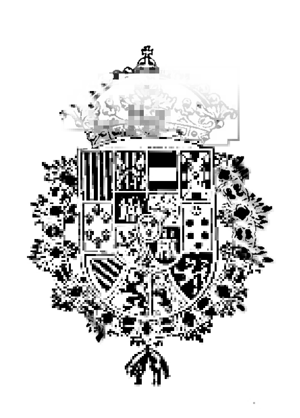
MINISTERIO DE FOMENTO



ELEMENTOS PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA

RECOPILADOS BAJO LA DIRECCIÓN DEL

EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE A. CAMBÓ Y BATLLE

MINISTRO DE FOMENTO

TOMO II



MADRID
Artes Gráficas «Matev»
Paseo del Prado, 34
1918

COLABORADORES DE ESTA OBRA

D. ANTONIO VALENCIANO Y MAZERES

Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos
y Abogado, Jefe del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JOSÉ MARÍA DE ZUMALACARREGUI Y PRAT

Doctor en las Facultades de Derecho y Filosofía y Letras,
Catedrático de Economía y Hacienda Pública de la Universidad de Valencia.

D. PEDRO PABLO DE ALARCÓN Y CONTRERAS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con destino en la Primera División de Ferrocarriles.

D. RAFAEL MARÍN DEL CAMPO Y PEÑALVER

Capitán de Ingenieros, con destino en el Primer Regimiento de Ferrocarriles.

D. FELIX ESCALAS Y CHAMENI

Doctor en Derecho, Vicesecretario de la Cámara de Comercio de Barcelona.

D. JOSÉ TORINO Y GUINOT

Ayudante de Obras Públicas, Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión
y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JULIO ALVAREZ Y BUZNEGO

Profesor mercantil, Oficial del Cuerpo de Profesores Mercantiles al servicio de la Hacienda Pública.

D. JUAN BAUTISTA MARTÍNEZ DE DIEGO

Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles
del Ministerio de Fomento.

FE DE ERRATAS

Página	Línea	Dice	Debe decir
91	3 (año 1906)	29.442.994	20.442.994
95	Ultima (año 1916)	116.336	1.116.336

INDICE

ÍNDICE DE CUADROS

CAPÍTULO II

CAPÍTULO III

CAPÍTULO IV

CAPÍTULO VI

TÍTULO CUARTO

CAPÍTULO PRIMERO

CAPÍTULO II

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Páginas

TÍTULO TERCERO

CAPÍTULO PRIMERO

CAPÍTULO III

INTRODUCCIÓN

Este segundo volumen se ha dedicado a exponer los resultados de la organización general de nuestros ferrocarriles, que en el primero se describe, y para ello se ha dividido en dos títulos; en uno se da cuenta del desarrollo de la explotación de las vías férreas de ancho normal, considerando su triple aspecto comercial, económico y financiero; y el otro se refiere a la crisis que en los ferrocarriles de España, como en los de muchos otros países, se inició antes de estallar la actual guerra y que ésta ha agudizado considerablemente.

En el primero de dichos dos títulos, hubiéramos deseado incluir también tantos datos relativos a los ferrocarriles de uso público de vía estrecha, como se consignan respecto a los de vía normal. Sin embargo, ya se indican en el prólogo de la obra los motivos que han impedido realizar tales deseos; por lo que, en lo referente a las expresadas vías, hemos tenido que limitarnos a señalar las compañías concesionarias, las líneas que explotan y las concesiones que existen dentro de cada línea (tomo I, título segundo), así como el capital emitido en acciones y el de obligaciones en circulación (tomo II, título tercero, capítulo IV). Bien es verdad que, según se comprobará en los gráficos que acompañan al tomo III, los ferrocarriles de uso público de vía estrecha constituyen, por su longitud, una mínima parte del conjunto formado por ellos, por los de vía normal y el plan de secundarios y estratégicos, y además su importancia cualitativa no puede parangonarse, en conjunto desde luego, y en detalle por lo general, ni aun remotamente, con los de vía normal.

Para la confección del título tercero —primero de este volumen—, se han compulsado una porción de datos de las más variadas procedencias; pero, por lo común, se han preferido los que en sus memorias anuales consignan las compañías, considerando que ellos, en igualdad de otras circunstancias, son los que deben ofrecer mayor exactitud.

Desgraciadamente —y a pesar de las múltiples gestiones hechas—, no han podido lograrse de algunas compañías todas las memorias pedidas, vacío que hemos procurado llenar recurriendo a la Estadística de obras públicas y a algunos anuarios particulares, fuentes de información que, debido a nuestra especial organización ferroviaria, se hallan más expuestas a errores u omisiones.

Dada la particular contextura del expresado título tercero y una vez que al pie de los respectivos cuadros van las notas aclaratorias oportunas, sólo hemos de hacer aquí una observación respecto al capítulo I. Los datos numéricos de los estados incluídos en él, se refieren únicamente a los ingresos propios del tráfico, clasificándolos en los tres conceptos de *viajeros, gran velocidad* y *pequeña velocidad*, a excepción de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y de la de Alcantarilla a Lorca, en las que se incluyen también el concepto de *varios,* por aparecer así en sus memorias anuales.

Sobre el título cuarto —segundo y último de este tomo—, que se refiere a la crisis de los ferrocarriles antes indicada, no hay que hacer en este lugar observación especial alguna.

TITULO TERCERO

DESARROLLO DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE VÍA NORMAL EN SUS ASPECTOS COMERCIAL, ECONÓMICO Y FINANCIERO

CAPÍTULO PRIMERO

Tráfico

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	3.656	8.900.983	29.072.679,36	7.952,05	113.410	8.640.864,05	2.363,47	5.332.772	69.979.527,42	19.141,01	289.555,22	107.982.625,95	29.535,72
1901	»	9.315.645	29.507.705,32	8.071,04	117.699	8.984.657,59	2.457,51	5.524.804	70.673.279,19	19.330,76	286.635,88	109.452.277,98	29.937,71
1902	»	9.812.371	30.300.753,82	8.287,95	128.344	10.549.729,77	2.885,59	5.752.273	74.734.495,94	20.441,60	328.784,15	115.913.763,68	31.705,08
1903	»	10.101.363	30.815.087,80	8.428,63	133.935	10.434.511,59	2.854,08	6.161.109	76.238.342,39	20.852,94	373.198,16	117.861.139,94	32.237,73
1904	3.674	10.603.011	32.119.982,20	8.742,51	143.383	10.360.554,43	2.819,97	6.161.180	74.620.440,13	20.310,41	378.702,23	117.479.678,99	31.975,96
1905	3.681	10.891.969	31.408.456,91	8.532,59	154.598	11.191.055,97	3.040,22	6.037.307	73.732.669.08	20.030,61	677.472,42	117.009.654,38	31.787,46
1906	»	11.476.793	31.937.615,33	8,676,34	151.078	10.996.353,67	2.987,33	6.472.317	77.303.255,34	21.000,61	929.440,00	121.166.664,34	32.916,77
1907	»	11.592.932	32.992.567,43	8.962,94	158.331	11.792.701,94	3.203,67	6.853.917	80.803.547,23	21.951,52	425.509,65	126.014.326,25	34.233,72
1908	»	11.975.852	34.173.216,24	9.283,68	166.872	11.833.664,16	3.214,79	6.873.185	83.358.303,30	22.645,55	609.023,05	129.974.206,75	35.309,48
1909	»	11.988.495	33.731.187,62	9.163,58	152.049	11.941.625,69	3.244,13	6.556,485	83.136.480,71	22.585,29	539.456,89	129.348.750,91	35.139,57
1910	»	12.731.962	35.078.341,68	9.529,57	148.418	11.392.270,40	3.094,88	7.052.486	85.937.694,86	23.346,29	436.372,67	132.844.679,61	36.089,29
1911	»	13.312.871	36.259.688,39	9.850,50	158.476	11.876.962,62	3.226,56	7.328.141	88.934.651,08	24.160,45	456.056,51	137.527.358,60	37.361,41
1912	»	14.269.545	38.084.107,65	10.346,13	154.789	12.280.683,94	3.336,24	8.115.881	99.747.493,36	27.097,93	460.862,99	150.573.147,94	40.905,50
1913	»	15.371.751	39.874.410,43	10,832,49	145.174	12.652.227,39	3.437,17	8.403.675	101.715.389,48	27.632,54	553.600,26	154.795.627,56	42.052,60
1914	»	15.056.730	38.431.802,53	10.440,59	144.368	12.444.459,02	3.380,73	7.921.080	94.989.600,34	25.805,36	509.356,95	146.375.218,84	39.765,06
1915	»	15.085.546	37.118.886,20	10.083,91	174.235	12.786.253,19	3.473,58	8.784.226	103.725.159,94	28.178,52	453.940,39	154.084.239,72	41.859,34
1916	»	16.491.363	41.121.652,53	11.171,33	199.831	14.478,434,18	4.006,64	9.505.504	116.180.091,33	31.562,10	441.819,06	172.491.997,10	46.860,09
1917	»	14.898.287	42.684.896,60	11.596,01	286.871	19.404.726,89	5.271,59	8.874.836	117.610.834,49	31.950,78	415.056,21	180.115.514,19	48.931,14

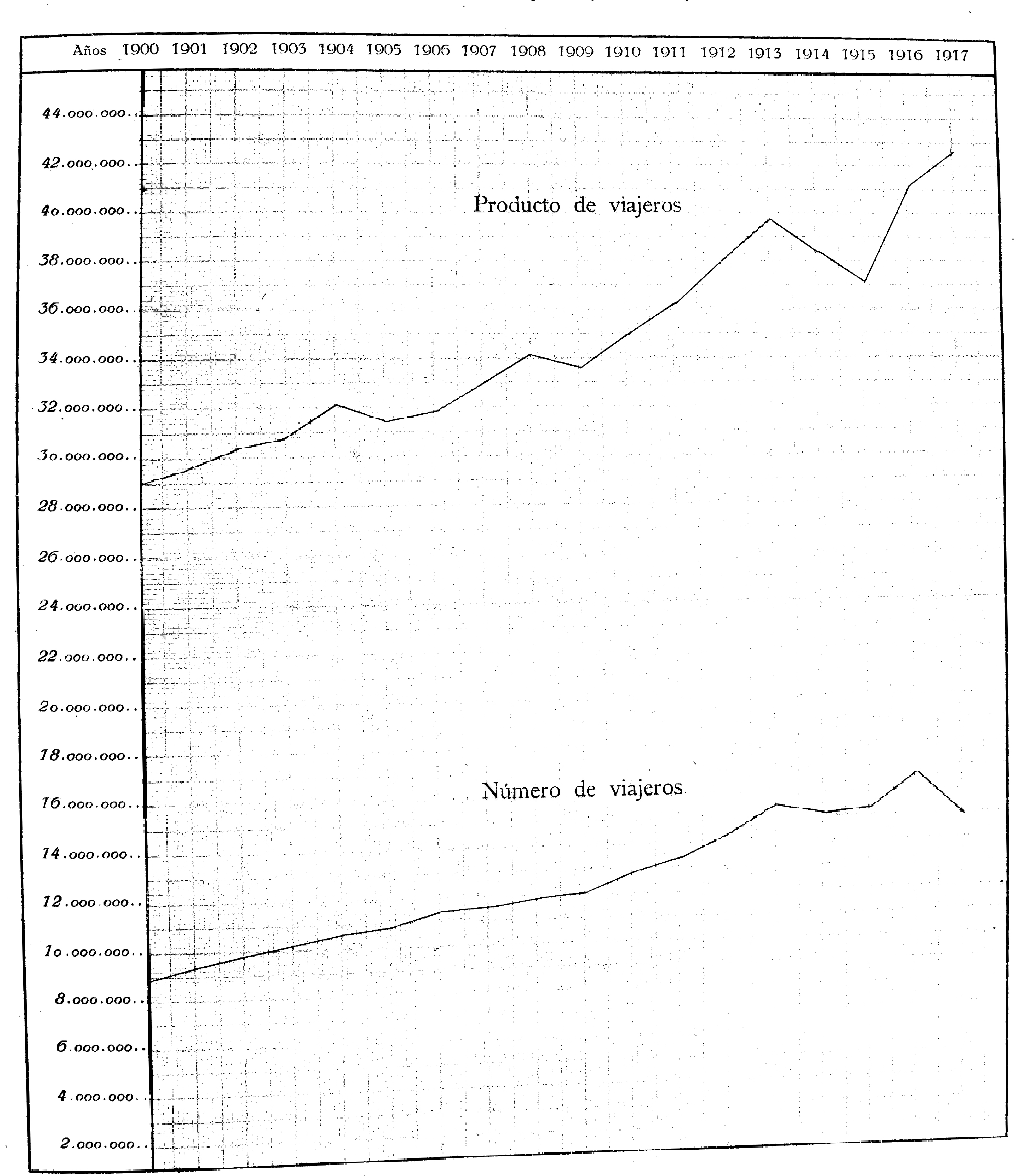
OBSERVACIONES. Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas y calculadas con arreglo a los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Las cantidades que figuran en el concepto de «Varios» se consideran en las citadas Memorias como productos del tráfico, pero por su índole especial no se incluyen en los productos de pequeña velocidad.

GRAFICO 3 (1)

Compañía de los ferrocarriles del Norte

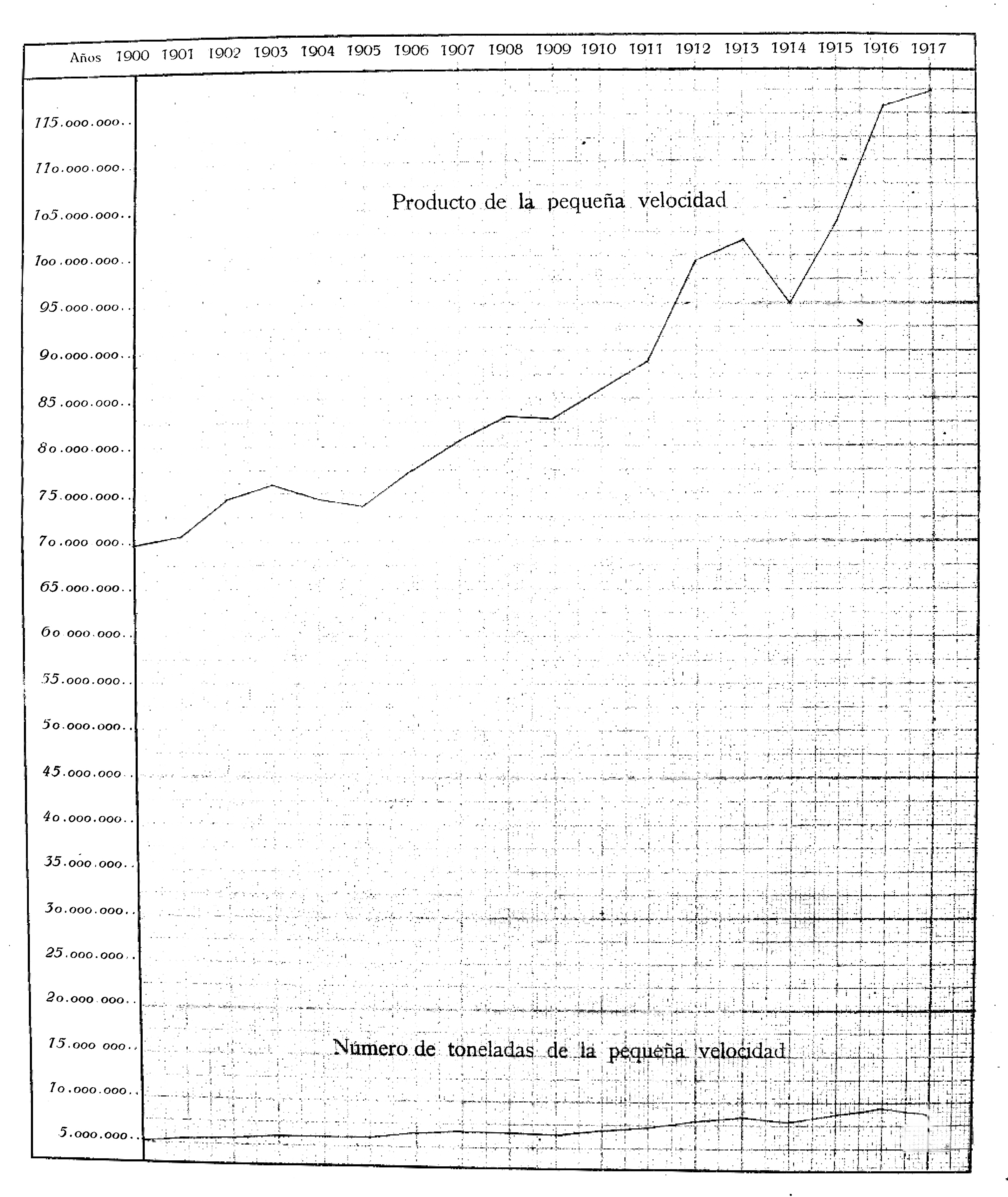
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía de los ferrocarriles del Norte

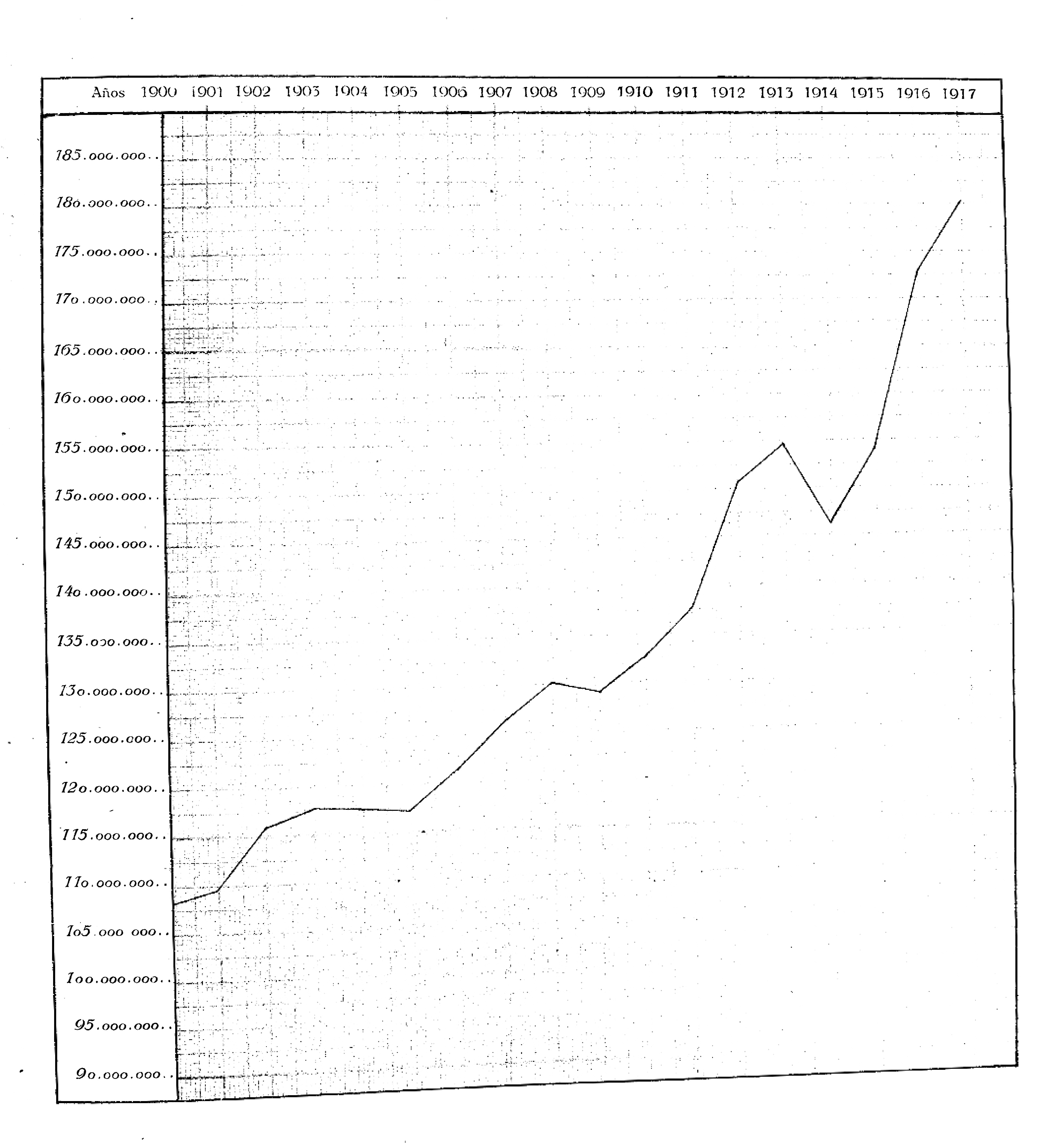
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía de los ferrocarriles del Norte

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

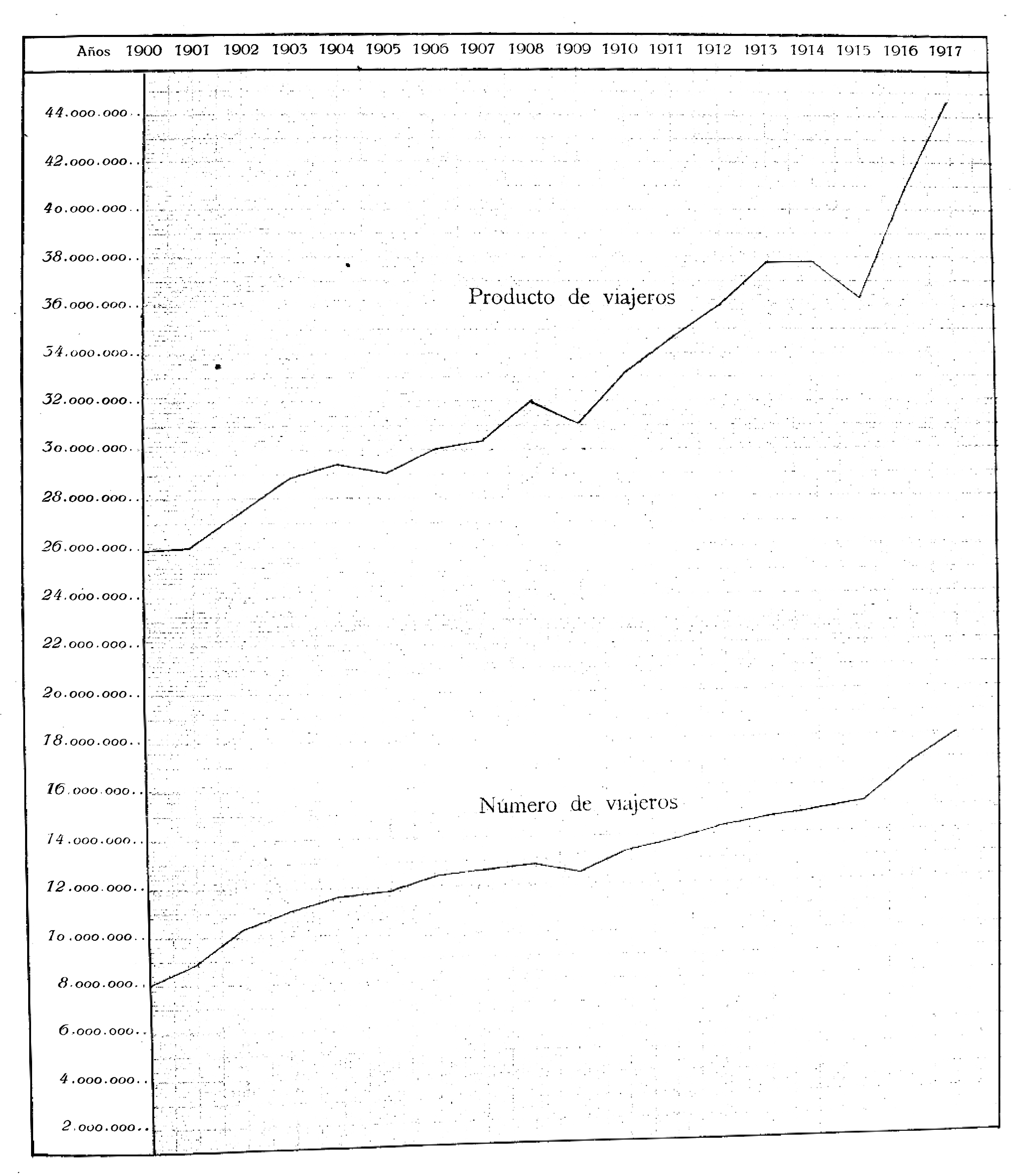
Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	3.650	8.153.283	25.957.632,13	7.111,68	»	5.603.237,39	1.535,13	4.920.225	61.417.577,17	16.826,73	»	92.978.446,69	25.473,55
1901	»	8.827.929	26.192.064,82	7.175,90	»	5.982.318,05	1.638,99	5.189.471	62.594.114,21	17.149,07	»	94.768.497,08	25.963,97
1902	»	10.339.635	27.482.872,55	7.529.55	»	5.612.846,61	1.537,76	5.438.717	67.445.532,70	18.478,22	»	101.341.251,86	27.764,73
1903	»	11.183.539	28.910.180,59	7.920,59	»	6.768.587,34	1.854,40	5.725.860	67.380.697,60	18.460,46	»	103.059.465,53	28.235,47
1904	»	11.671.128	29.458.140,31	8.070,72	»	6.661.527,61	1.825,07	5.803.169	67.768.433,57	18.566,69	»	103.888.101,49	28.462,49
1905	»	11.828.087	29.143.547,84	7.984,53	»	6.925.521,34	1.897,40	5.954.238	67.240.911,58	18.422,16	»	103.309.980,76	28.304,10
1906	»	12.445.419	30.041.001,45	8.230,41	»	6.831.178,12	1.871,55	6.532.549	71.126.506,38	19.486,71	»	107.998.685,95	29.588,68
1907	»	12.697.570	30.425.056,23	8.335,63	»	7.041.129,15	1.929,07	6.661.394	73.260.171,14	20.071,27	»	110.726.356,52	30.335,99
1908	»	12.934.659	32.016.257,04	8.771,57	»	7.491.162,87	2.052,37	6.908.717	74.043.054,32	20.285,76	»	113.550.474,23	31.109,72
1909	3.664	12.572.772	31.169.605,33	8.506,98	»	7.974.864,50	2.176,54	6.987.707	74.158.971,76	20.239,89	»	113.303.441,59	30.923,43
1910	»	13.464.490	33.218.754,33	9.066,25	»	8.082.871,51	2.206,02	7.270.569	75.012.028,69	20.472,71	»	116.313.654,53	31.744,99
1911	»	13.853.552	34.692.699,37	9.468,53	»	8.280.128,27	2.259,86	7.477.655	76.530.735,98	20.887,20	»	119.503.563,62	32.615,60
1912	»	14.369.170	36.141.305,63	9.863,89	»	8.563.809,25	2.337,28	8.355.460	86.607.551,97	23.637,43	»	131.312.666,85	35.838,61
1913	»	14.796.824	37.894.694,07	10.342,43	»	9.587.715,09	2.616,73	8.303.231	86.516.855,22	23.612,67	»	133.999.264,38	36.571,85
1914	»	14.988.823	37.880.114,45	10.338,45	»	9.135.865,94	2.493,41	7.739.066	81.201.040,33	22.161,85	»	128.217.020,72	34.993,73
1915	»	15.374.147	36.368.610,41	9.925,93	»	8.952.998,49	2.443,50	8.378.824	89.344.440,47	24.384,39	»	134.666.049,37	36.753,83
1916	»	16.892.550	40.810.378.09	11.138,20	»	10.147.511,28	2.769,51	9.466.218	100.370.934,19	27.393.81	»	151.328.823,56	41.301,53
1917	3.663	18.079.543	44.662.947,78	12.192,99	»	12.484.788.53	3.408,35	10.321.885	108.009.619,72	29.487,20	»	165.157.356,03	45.088,00

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o calculadas con sujeción a los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Esta Compañía no lleva estadística del número de toneladas que arrastra en Gran Velocidad.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

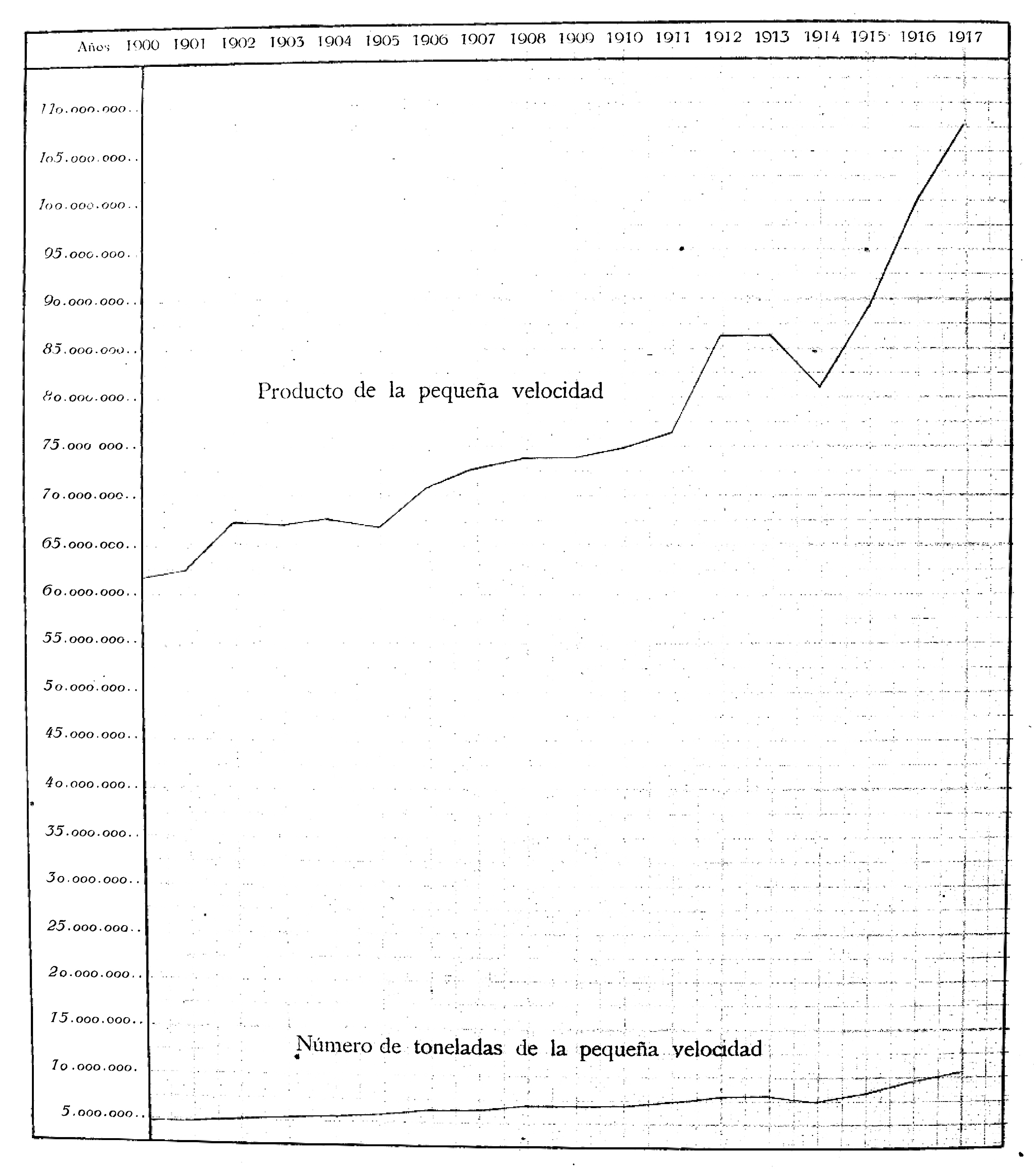
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

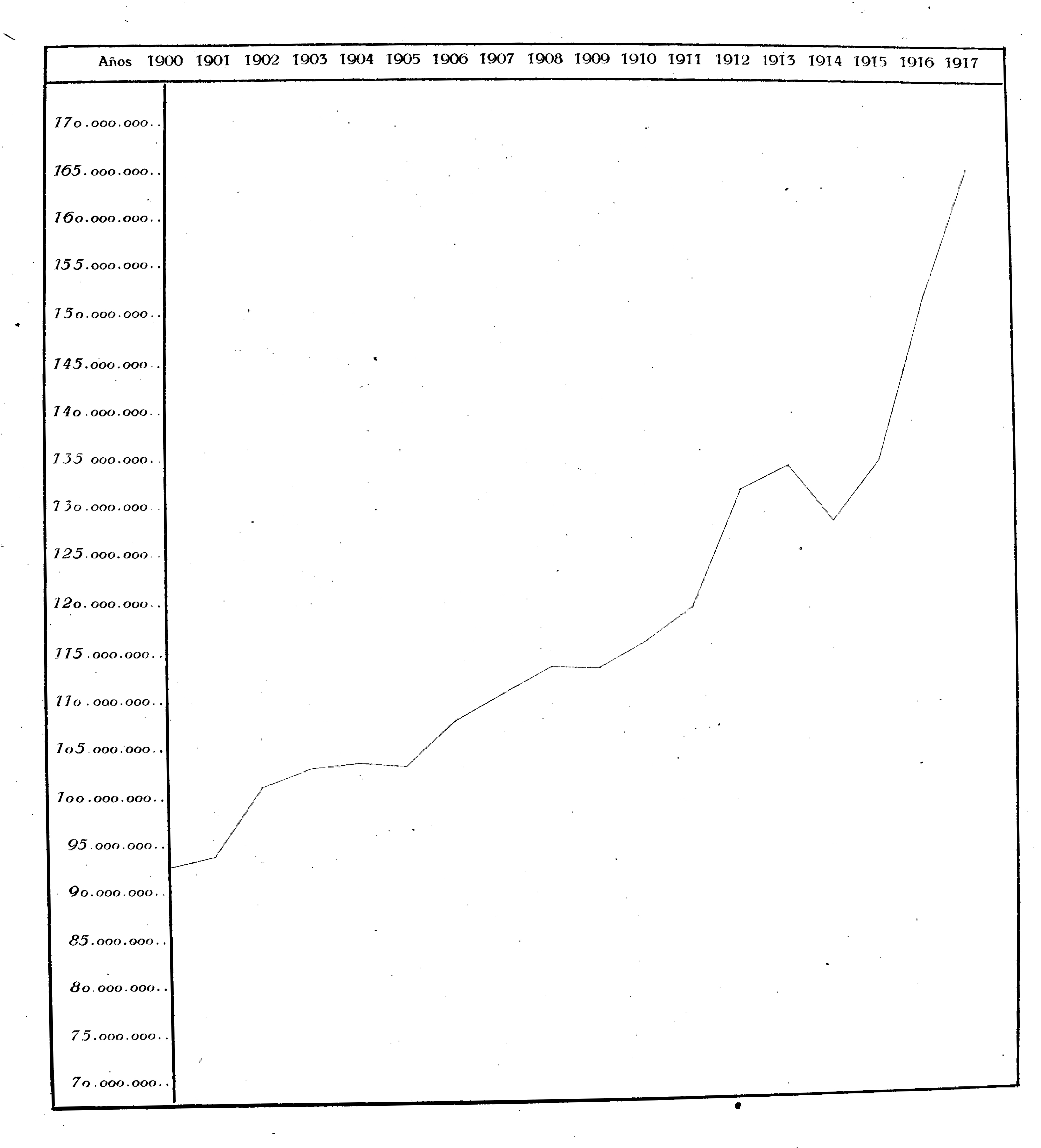
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Años	Longitud	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
	Kilómetros	Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Pesetas	EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	1.068	2.136.276	5.626.284,34	5.272	»	1.179.799,82	1.104	2.394.166	13.137.154,18	12.311	»	19.943.238,34	18.689
1901	»	2.116.214	5.620.644,73	5.267	»	1.193.121,74	1.117	2.309.416	12.993.048,06	12.176	»	19.806.814,53	18.561
1902	»	2.395.309	6.179.860,40	5.791	»	1.375.236,83	1.287	2.560.440	14.666.496,98	13.744	»	22.221.574,21	20.824
1903	»	2.398.483	6.218.422,86	5.827	»	1.373.994,00	1.286	2.441.499	13.931.347,74	13.055	»	21.523.764,60	20.170
1904	»	2.279.577	6.800.094,04	6.373	»	1.377.943,31	1.290	2.010.375	14.117.848,42	13.230	»	22.295.885,75	20.894
1905	1.083	1.955.004	5.761.175,38	5.319	»	1.399.973,66	1.292	1.589.069	13.938.214,74	12.870	»	21.099.363,78	19.482
1906	»	2.179.336	5.775.342,95	5.333	»	1.458.675,61	1.346	1.518.678	13.208.976,00	12.126	»	20.442.994,56	18.876
1907	»	2.826.899	5.724.894,69	5.287	»	1.453.743,62	1.342	1.464.007	12.430.474,32	11.477	»	19.609.112,63	18.106
1908	»	3.109.714	6.217.118,49	5.741	30.489	1.546.519,99	1.427	1.607.613	13.954.499,93	12.885	»	21.718.138,41	20.053
1909	»	2.997.224	6.308.876,72	5.825	35.138	1.903.072,79	1.738	1.530.692	13.480.191,61	12.447	»	21.692.141,12	20.030
1910	»	3.425.870	7.082.887,30	6.540	36.906	2.037.226,14	1.881	1.729.959	15.129.267,92	13.970	»	24.249.381,36	22.391
1911	»	3.603.292	7.371.267,42	6.806	37.415	2.038.722,55	1.883	1.840.784	15.405.048,24	14.224	»	24.815.038,21	22.913
1912	»	3.851.821	7.787.685,53	7.191	37.815	2.087.203,18	1.927	2.072.832	17.710.195,43	16.353	»	27.585.084,14	25.431
1913	1.261	4.254.591	8.776.006,75	6.959	41.131	2.500.924,94	1.984	2.030.283	17.382.472,37	13.785	»	28.659.404,06	22.728
1914	»	4.521.655	9.225.263,02	7.316	44.716	2.678.257,92	2.124	1.960.433	17.558.749,12	13.924	»	29.462.270,06	23.364
1915	»	4.597.118	9.038.305,29	7.168	46.428	2.697.857,30	2.139	2.254.519	19.397.817,18	15.383	»	31.133.979,77	24.690
1916	»	5.098.695	9.719.805,12	7.708	50.763	2.892.198,49	2.294	2.684.482	23.183.884,12	18.386	»	35.795.887,73	28.388
1917	»	5.191.550	10.108.876,57	8.017	60.452	3.275.015,32	2.597	2.483.107	22.280.886,02	17.669	»	35.714.777,91	28.322

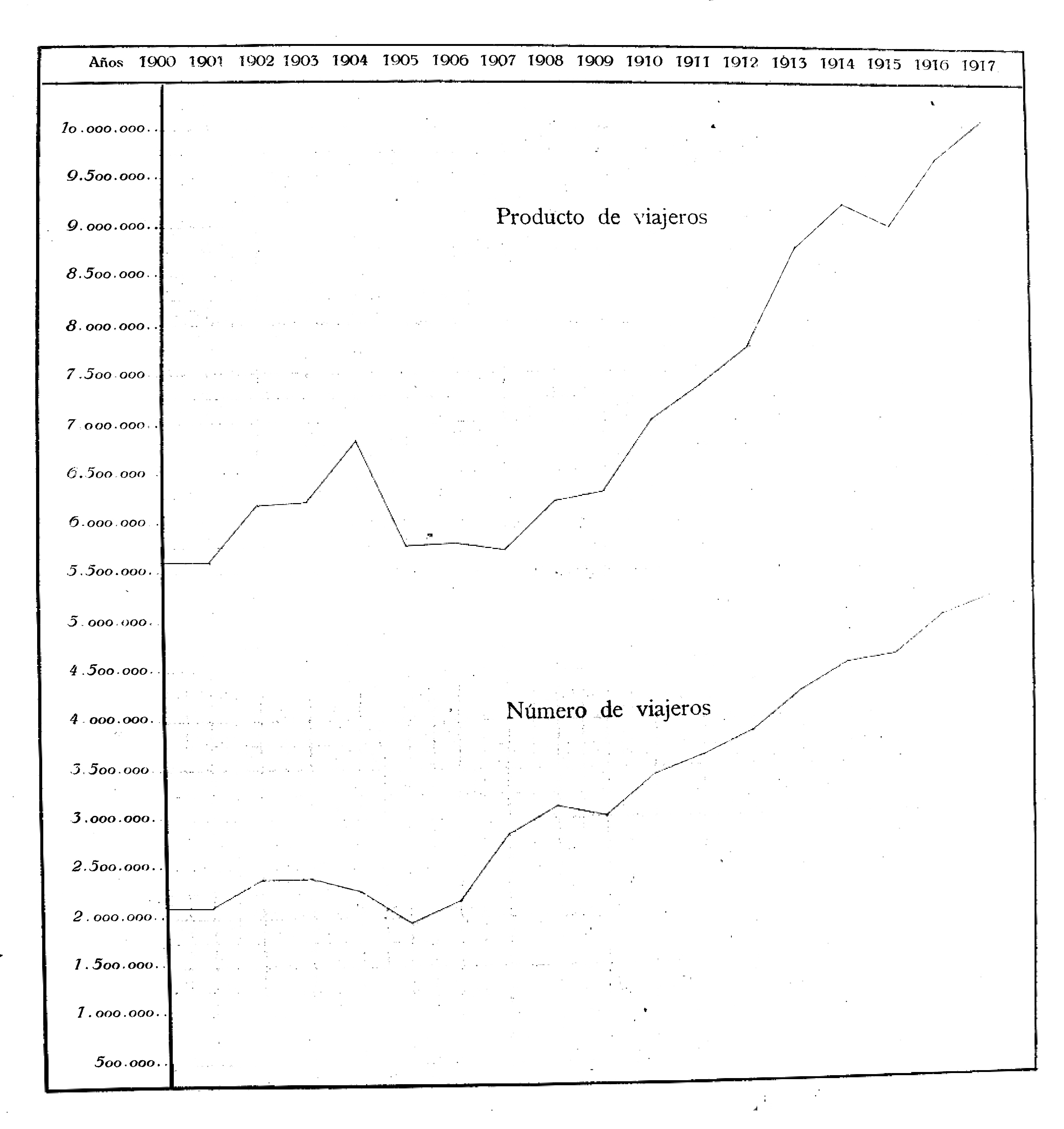
OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o calculadas con sujeción a los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Hasta el año 1908 no se llevaba estadística del número de toneladas arrastradas en Gran Velocidad.

Desde 1.º de Julio de 1913 se incluye la línea de Bobadilla a Algeciras de 178 kilómetros de longitud.

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

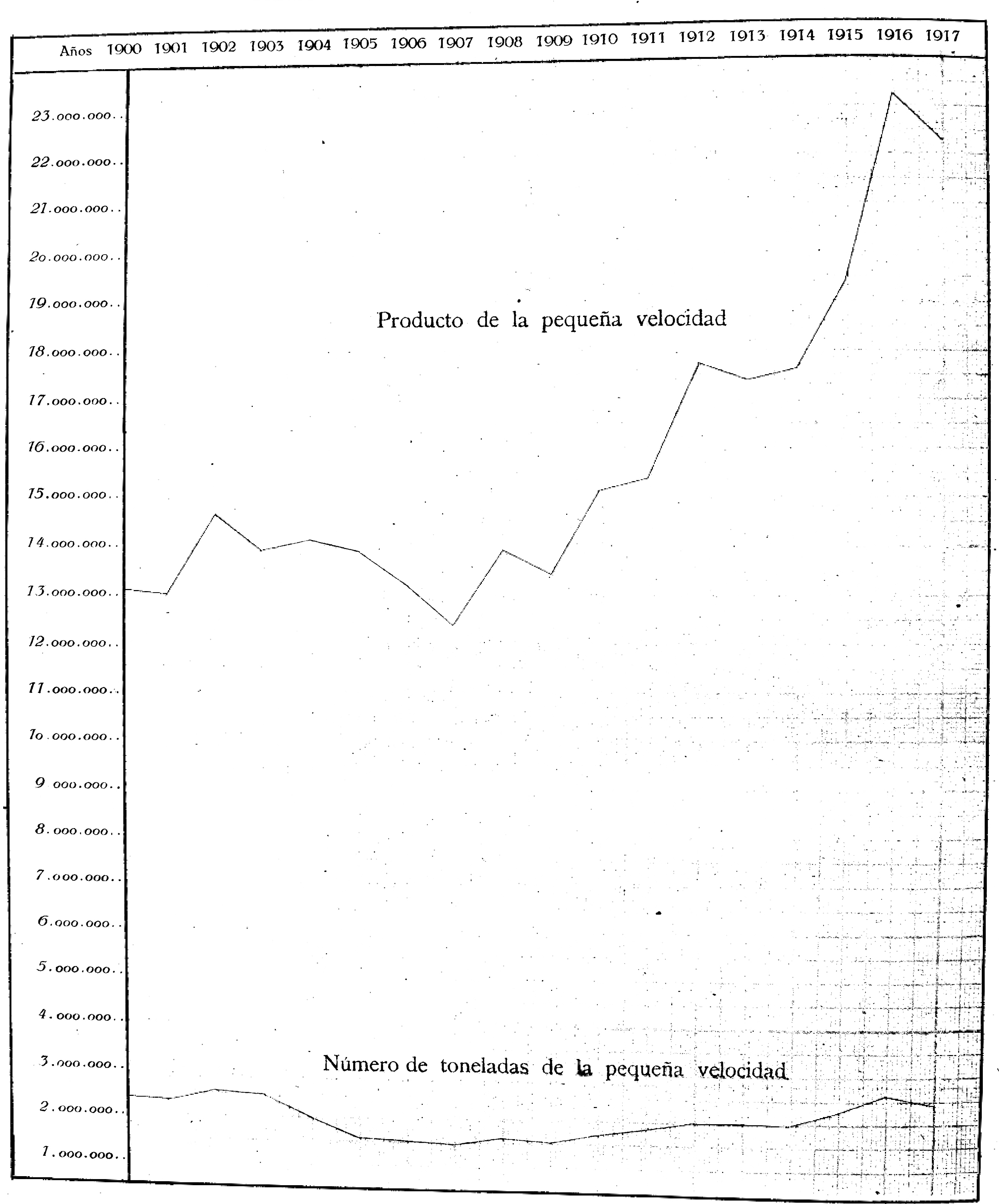
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

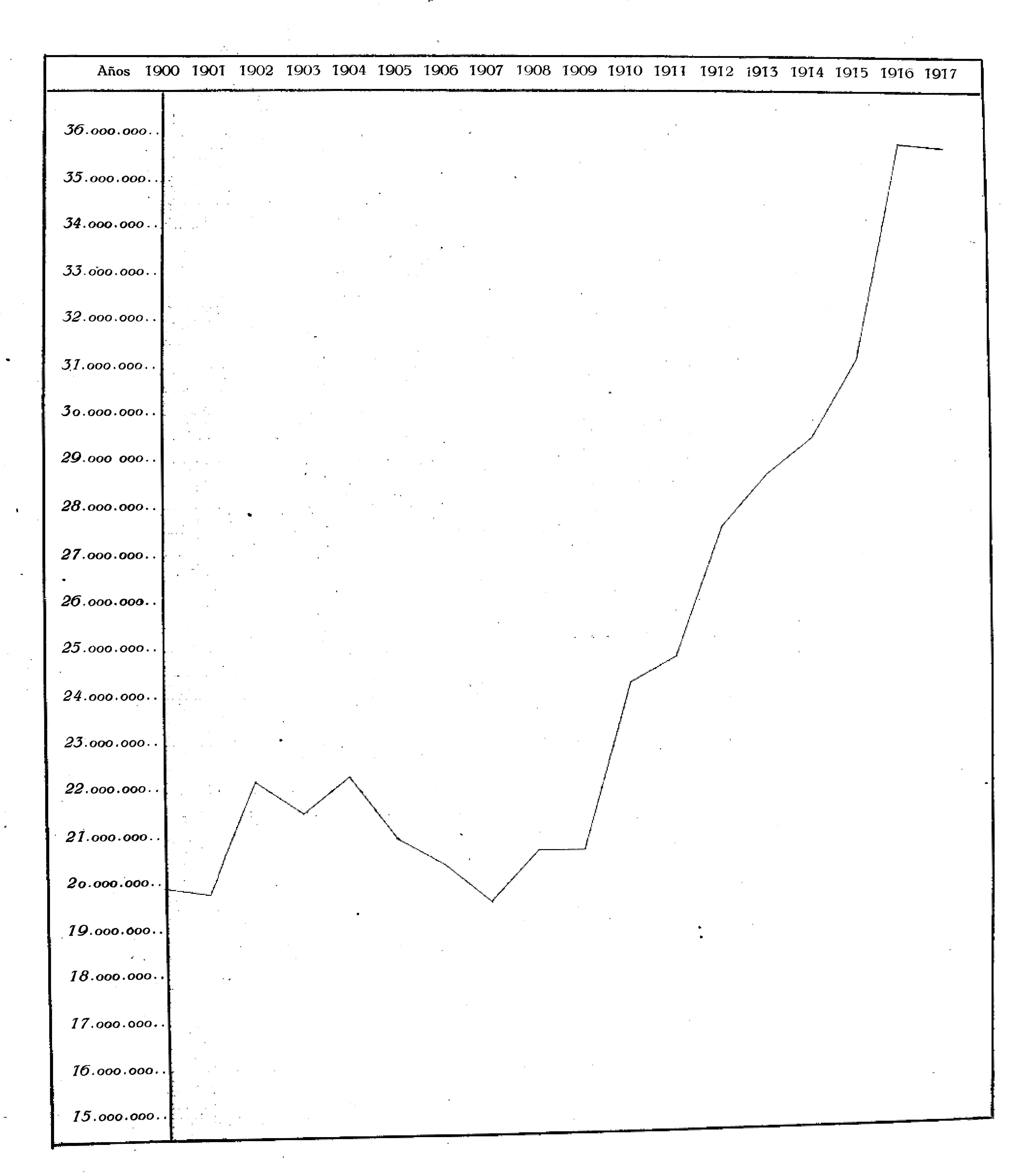
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



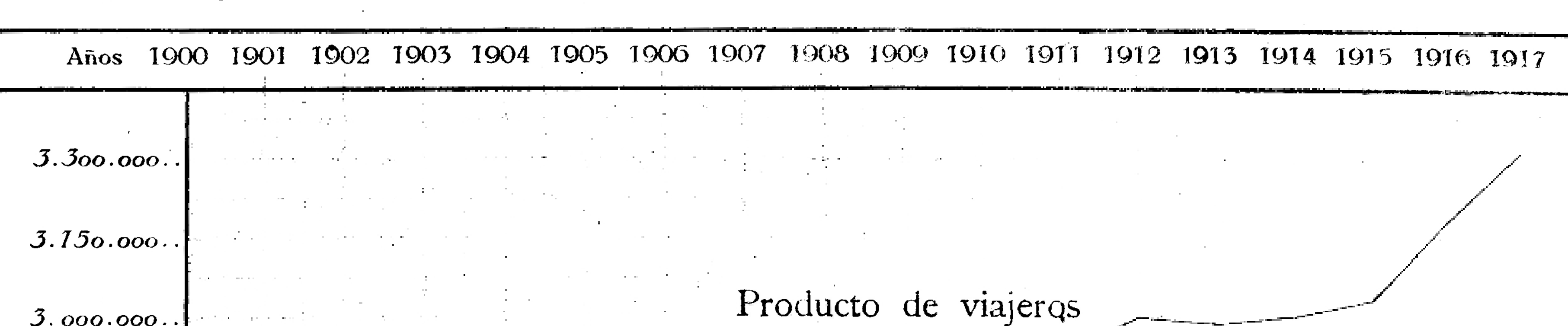
Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	777	483.074	1.886.503,31	2.427,93	9.131	435.613,34	560,63	426.986	4.090.864,63	5.264,94	»	6.412.971,28	8.253,50
1901	»	499.186	2.126.940,24	2.737,37	10.196	493.997,60	635,77	468.507	4.577.346,70	5.891,07	»	7.198.284,54	9.264,20
1902	»	542.885	2.260.448,68	2.909,20	11.515	535.862,42	689,65	484.512	4.915.091,16	6.325,72	»	7.711.402,26	9.924,58
1903	»	556.751	2.307.543,16	2.969,81	11.318	523.068,62	673,19	525.442	5.061.114,43	6.513,69	»	7.891.756,21	10.156,70
1904	»	569.865	2.333.986,66	3.003,84	11.946	528.026,38	679,57	501.757	4.944.545,78	6.363,63	»	7.770.214,00	10.000,27
1905	»	594.787	2.368.610,97	3.048,40	12.135	518.202,33	666,92	516.511	5.232.936,42	6.734,79	»	8.119.749,72	10.450,11
1906	»	644.012	2.606.170,49	3.354,14	13.230	574.227,20	739,01	605.948	5.397.139,66	6.946,12	»	8.577.537,35	11.039,30
1907	»	626.048	2.600.805,71	3.347,24	14.168	625.436,39	804,93	633.613	5.262.627,90	6.773,00	»	8.488.870,00	10.925,18
1908	»	890.416	2.775.866,00	3.572,54	13.862	614.093,87	790,33	635.090	5.247.977,70	6.754,15	»	8.637.936,88	11.117,03
1909	»	866.075	2.605.321,17	3.353,05	14.130	659.022,55	848,16	653.199	5.355.057,92	6.891,96	»	8.619.401,64	11.093,18
1910	»	937.708	2.835.141,27	3.648,83	16.200	774.689,55	997,02	671.863	5.737.031,39	7.383,56	»	9.346.862,21	12.029,42
1911	»	959.001	2.928.760,78	3.769,30	15.532	791.636,37	1.018,83	701.933	6.045.287,98	7.780,29	»	9.765.685,13	12.568,44
1912	»	1.029.345	3.008.902,68	3.872,46	19.443	998.294,16	1.284,80	765.385	6.463.067,73	8.317,97	»	10.470.264,57	13.475,24
1913	»	1.004.976	2.953.315,89	3.800,92	17.484	938.299,34	1.207,59	734.915	6.498.047,97	8.362,99	»	10.389.663,20	13.371,50
1914	»	1.030.999	2.992.995,66	3.851,98	17.863	816.538,24	1.050,88	646.794	6.204.731,21	7.985,49	»	10.014.271,11	12.888,37
1915	»	1.018.840	3.027.330,94	3.896,17	17.765	850.553,72	1.094,66	741.134	6.858.974,52	8.827,50	»	10.736.859,18	13.818,35
1916	»	1.056.621	3.182.174,48	4.095,46	17.439	804.935,45	1.035,95	842.312	7.214.570,21	9.285,1[illegible]	»	11.201.680,14	14.416,57
1917	»	1.002.404	3.319.323,42	4.271,97	19.640	948.365,63	1.220,54	842.111	8.220.925,83	10.580,34	»	12.488.614,88	16.072,86

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o calculadas con sujeción a los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

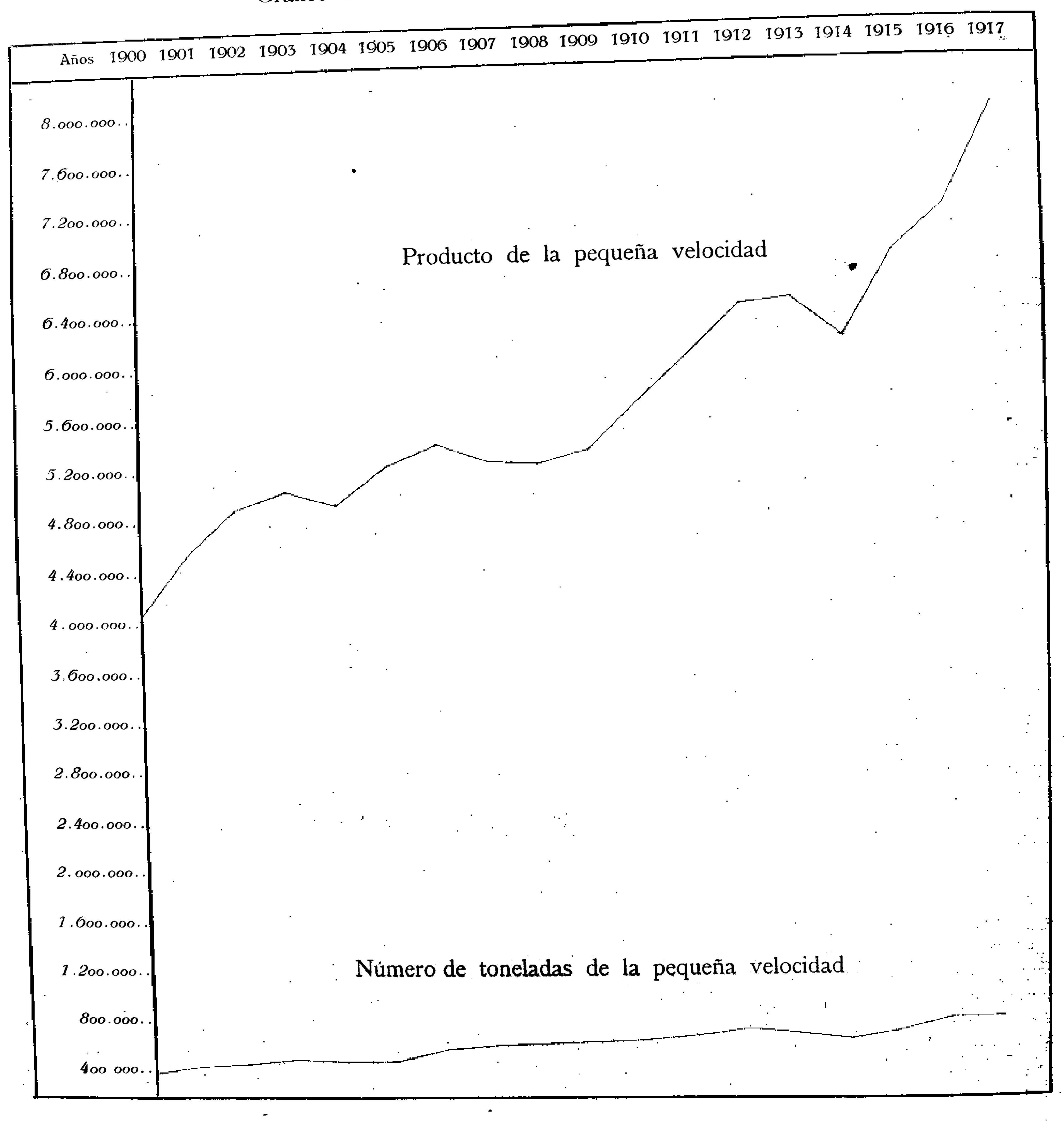
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

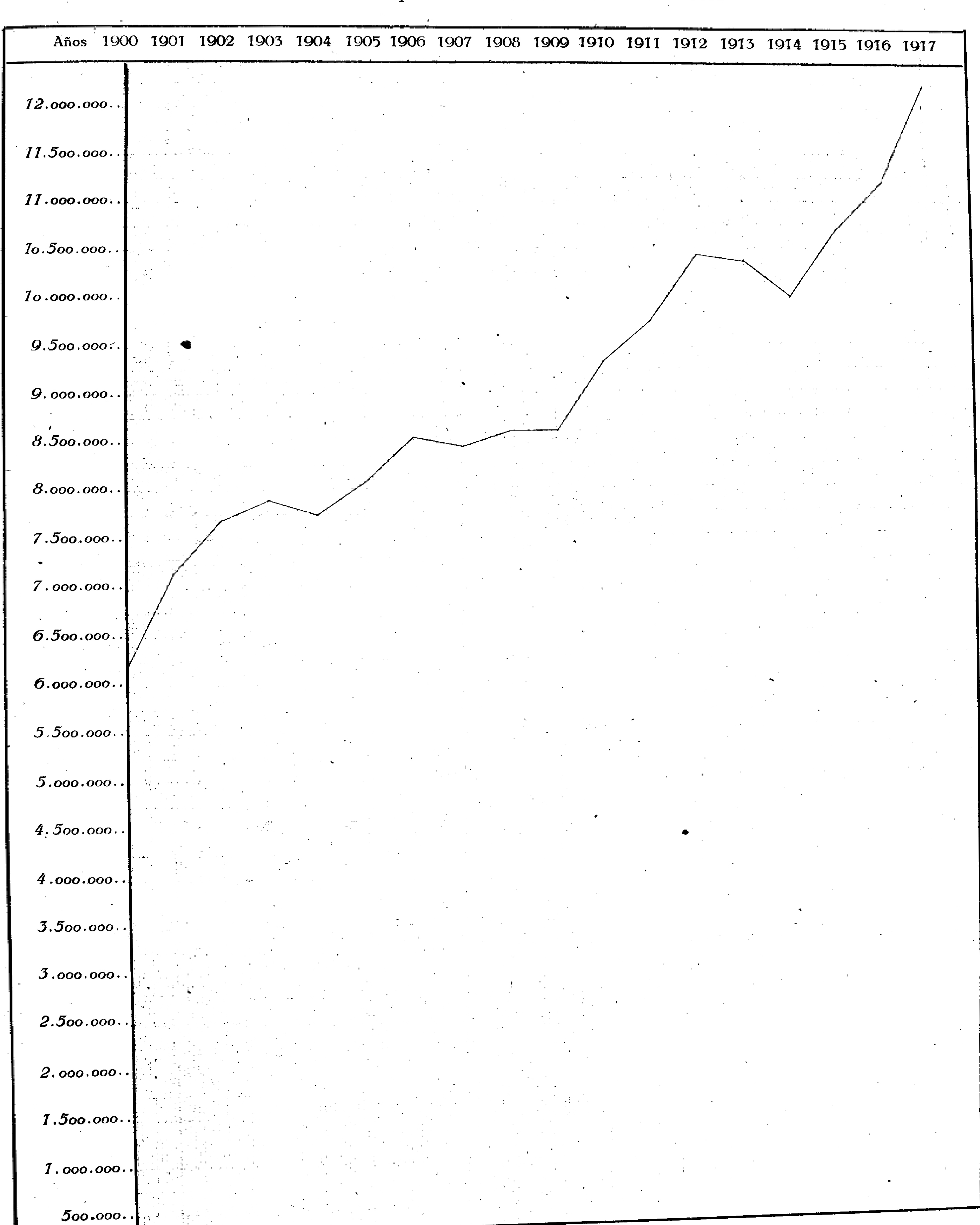
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico

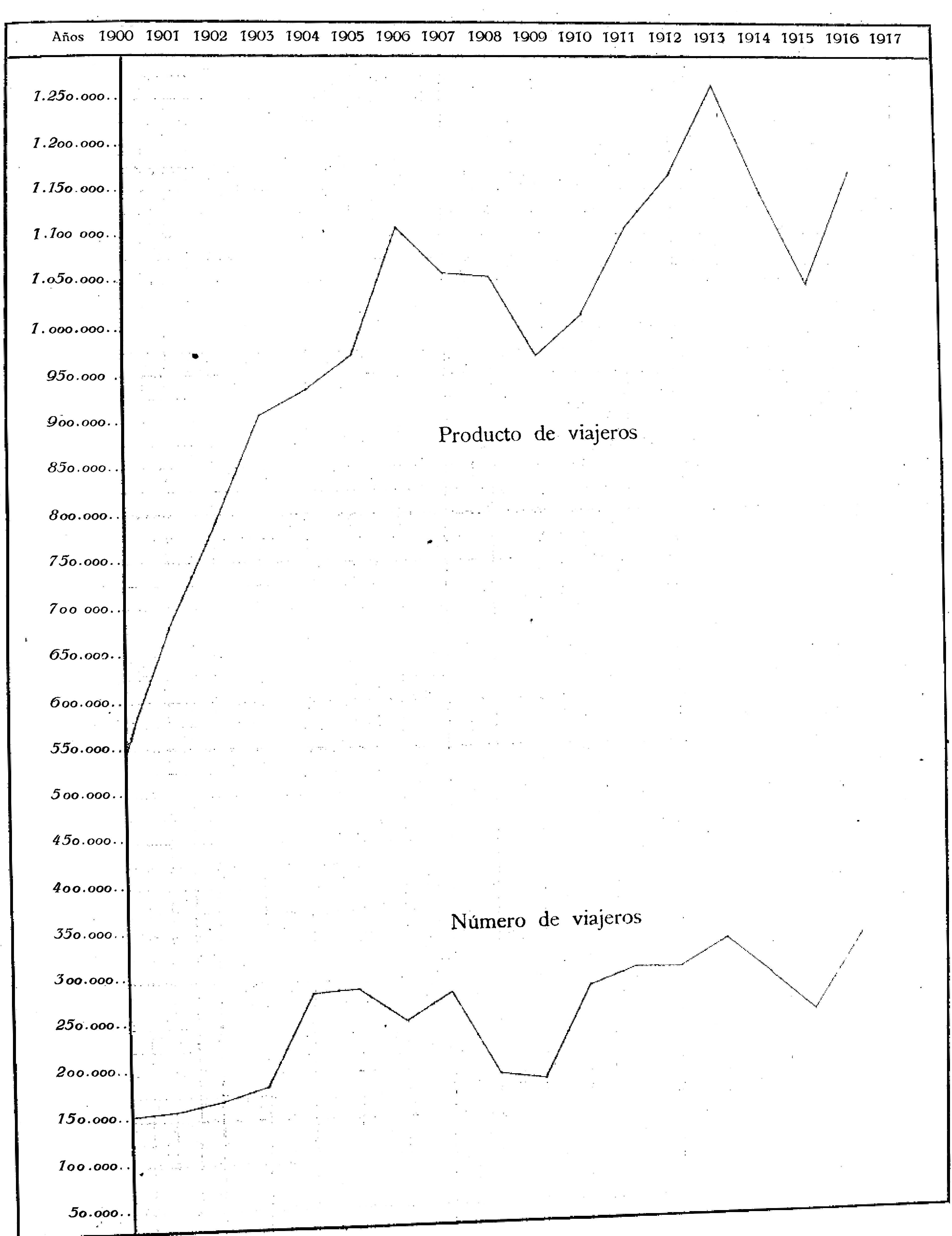


Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	243	156.090	546.875	2.291	»	83.913	345	423.235	1.990.164	8.189	»	2.620.952	10.786
1901	»	158.713	680.203	2.799	»	83.922	345	458.530	1.883.826	7.752	»	2.647.951	10.896
1902	»	169.012	792.211	3.268	»	108.926	448	488.730	2.193.328	9.026	»	3.094.465	12.734
1903	»	184.486	908.788	3.739	»	104.007	428	492.940	2.554.329	10.511	»	3.567.124	14.679
1904	309	285.999	934.585	3.024	»	109.631	357	644.226	3.271.397	10.587	»	4.315.613	13.966
1905	»	289.408	973.902	3.151	»	122.824	397	709.827	3.565.698	11.539	»	4.202.973	13.601
1906	»	252.581	1.115.662	3.610	»	156.700	507	660.039	3.889.039	12.586	»	5.161.401	16.703
1907	332	283.691	1.059.716	3.191	»	203.360	612	633.302	3.780.438	11.387	»	5.043.514	15.191
1908	»	191.161	1.054.416	3.175	»	200.466	603	677.446	3.645.570	10.980	»	4.900.452	14.760
1909	»	186.230	970.935	2.924	»	196.513	591	793.446	4.048.094	12.193	»	5.215.543	15.709
1910	»	288.702	1.014.591	3.055	»	261.264	786	905.308	4.670.114	14.066	»	5.945.970	17.909
1911	»	305.495	1.106.894	3.334	»	264.319	796	840.703	4.422.014	13.319	»	5.793.229	17.449
1912	»	302.718	1.165.691	3.511	»	247.683	746	722.813	4.369.811	13.162	»	5.783.186	17.419
1913	»	337.973	1.267.976	3.819	»	257.062	774	887.324	4.812.214	14.494	»	6.337.252	19.088
1914	»	293.927	1.143.830	3.445	»	259.997	783	562.312	3.725.398	11.221	»	5.129.225	15.449
1915	»	253.130	1.045.579	3.149	»	268.161	807	570.438	3.770.031	11.355	»	5.133.619	15.462
1916	»	331.369	1.166.698	3.514	»	333.306	1.003	649.495	4.195.868	12.638	»	5.695.873	17.156
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—Sólo se tienen Memorias del Consejo de Administración de la Compañía para los ejercicios de 1909 a 1916 inclusives. De dichas Memorias se han tomado los productos de viajeros, de Mercancías y los totales correspondientes a esos años.

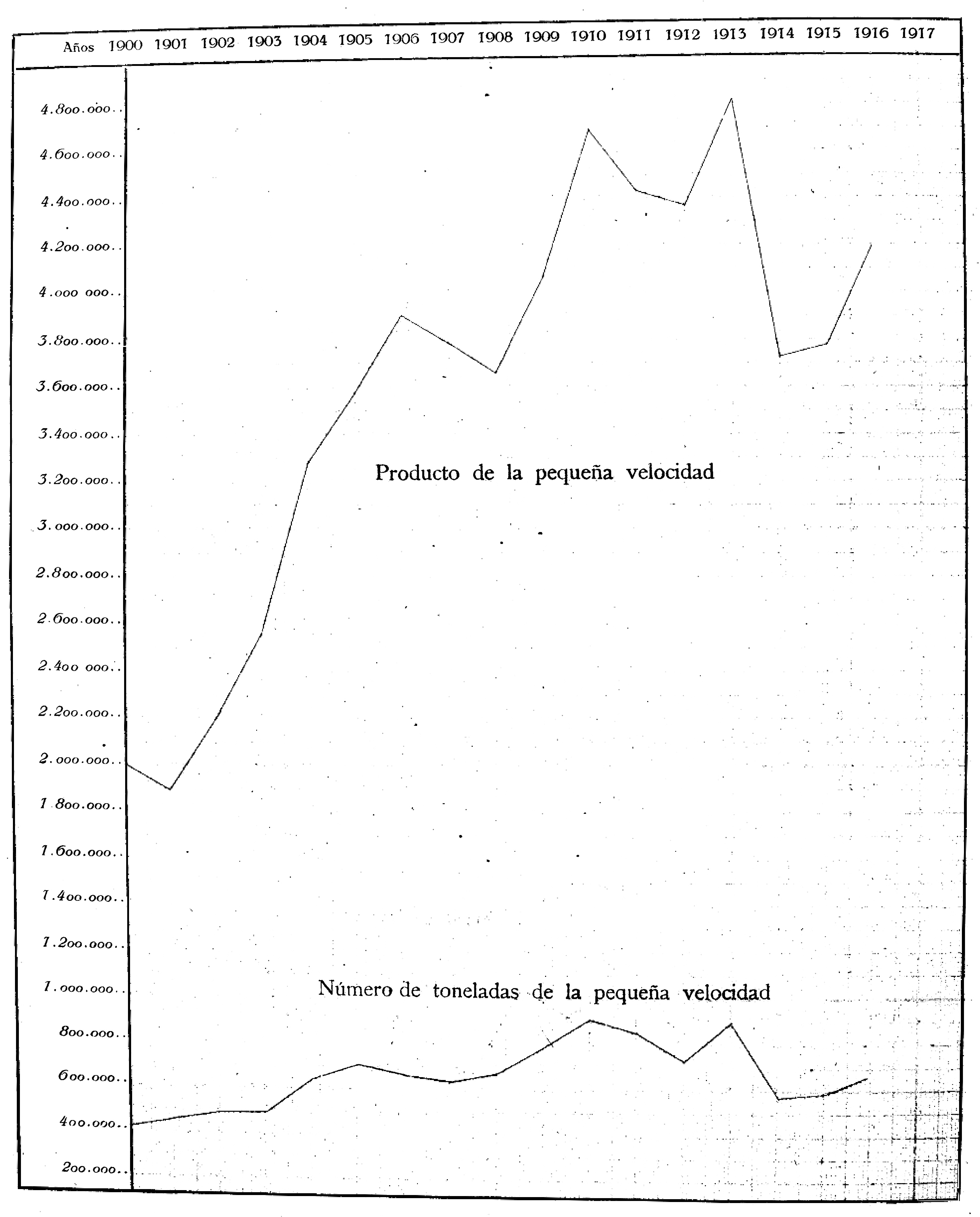
El número de viajeros y de toneladas de esos años y todos los datos de los años 1900 a 1908 se han tomado del Negociado de Estadística del Ministerio de Fomento, que en los primeros años de sus publicaciones no consignan el tonelaje de Gran Velocidad, ni tampoco lo hacen las Memorias citadas.


Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España
Gráfico del número de viajeros y de su producto
Años 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917
1.250.000
1.200.000
1.150.000
1.100.000
1.050.000
1.000.000
950.000
900.000
850.000
800.000
750.000
700.000
650.000
600.000
550.000
500.000
450.000
400.000
350.000
300.000
250.000
200.000
150.000
100.000
50.000
Producto de viajeros
Número de viajeros

Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

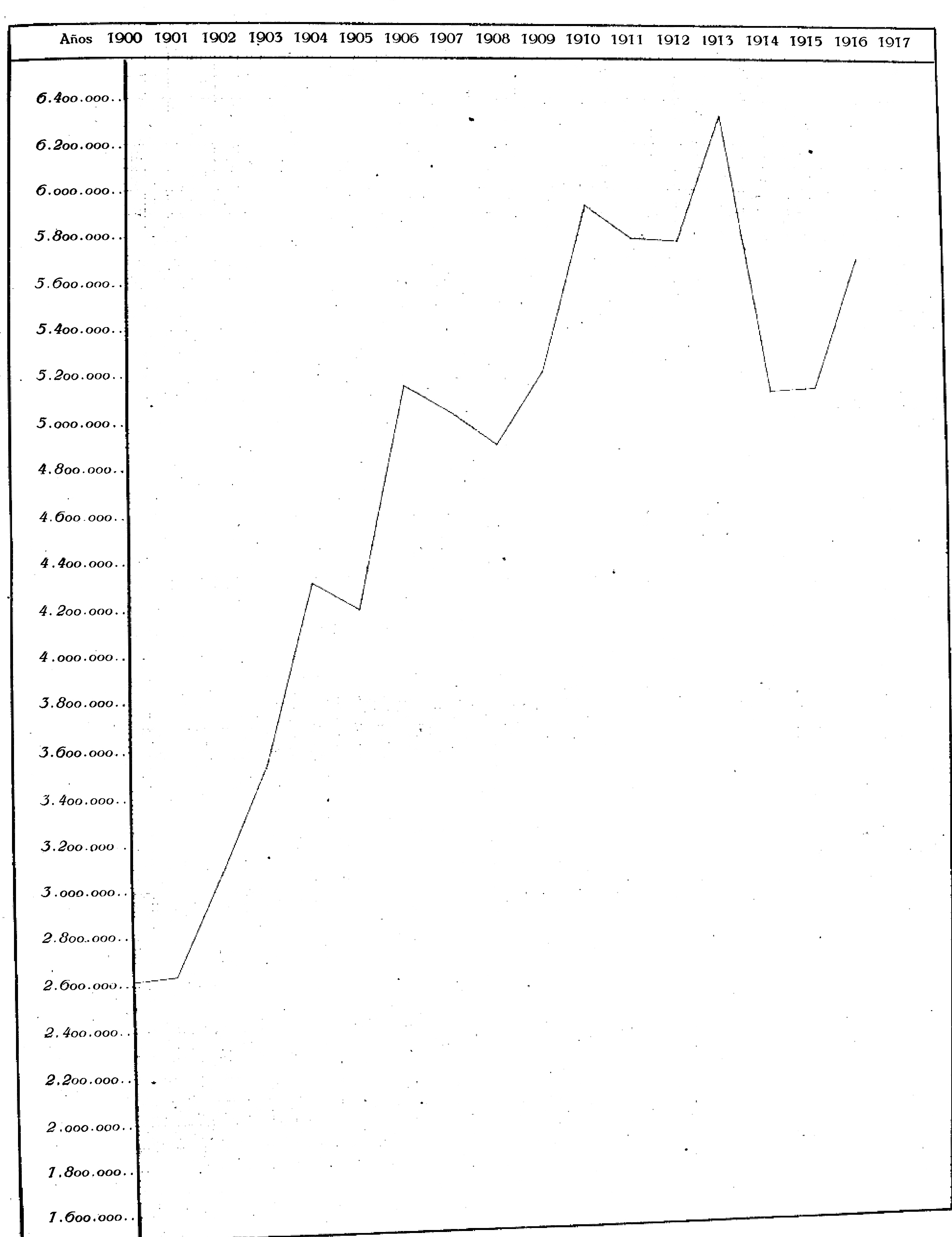
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



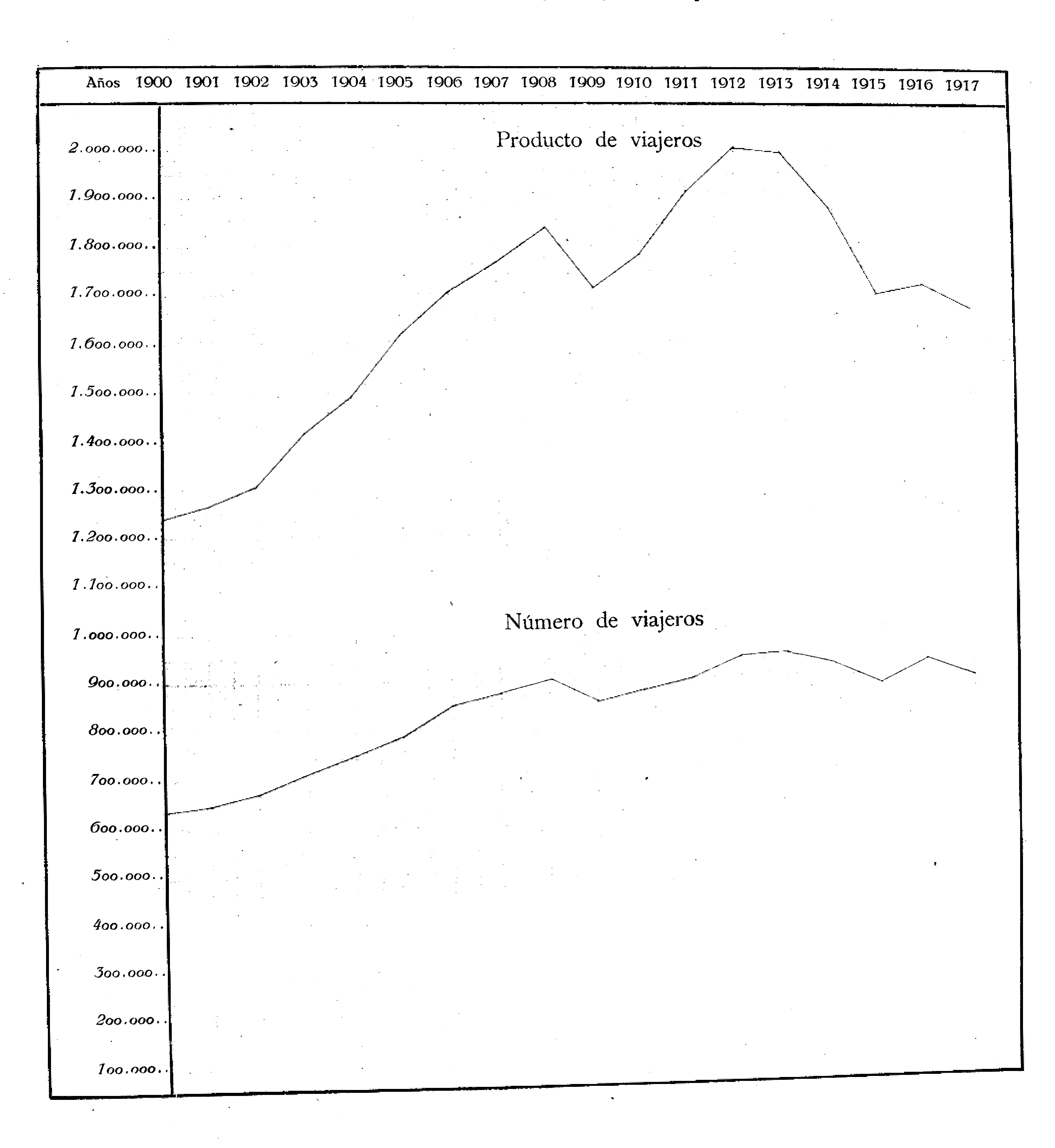
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportodas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	299	632.976	1.234.324,74	4.128,17	15.617	500.053,55	1.672,42	187.547	1.536.794,84	5.139,78	»	3.271.173,13	10.940,37
1901	»	647.021	1.259.738.23	4.213,17	16.273	513.658,14	1.717,88	194.684	1.579.345,95	5.282,09	»	3.352.742,32	11.213,18
1902	»	670.512	1.302.078,06	4,354,77	17.790	560.076,66	1.873,16	211.650	1.753.574,00	5.864,79	»	3.615.728,72	12.092,73
1903	»	712.919	1.411.519,01	4.720,79	20.125	639.112,77	2.137,50	229.264	1.893.118,84	6.331,50	»	3.943.750,62	13.189,80
1904	»	746.900	1.484.396,76	4.964,53	17.094	509.278,52	1.703,27	225.643	1.892.459,98	6.329,29	»	3.886.135,26	12.997,10
1905	»	787.318	1.610.581,09	5.386,55	22.343	678.707,77	2.269,92	227.737	1.726.781,19	5.775,18	»	4.016.070,05	13.431,67
1906	»	846.806	1.703.894,13	5.698,64	22.675	597.242,29	1.997,46	244.369	1.932.718,20	6.463,94	»	4.233.854,62	14.160,04
1907	»	869.037	1.762.402,18	5.894,32	18.332	566.389,17	1.894,27	261.150	2.055.426,53	6.874,33	»	4.384.217,88	14.662,93
1908	»	897.678	1.831.360,40	6.124,95	20.381	624.745,08	2.089,44	268.269	2.154.670,30	7.206,25	»	4.610.775,78	15.420,65
1909	»	857.447	1.704.466,32	5.700,55	16.476	473.600,68	1.583,94	255.503	2.063.112,19	6.900,04	»	4.241.179,19	14.184,54
1910	»	875.366	1.777.267,19	5.944,03	16.481	464.247,68	1.552,66	255.906	2.101.938,61	7.029,89	»	4.343.453,48	14.526,60
1911	»	897.912	1.907.263,74	6.378,80	17.000	477.004,04	1.595,33	266.417	2.102.157,06	7.030,62	»	4.486.424,84	15.004,76
1912	»	939.050	2.000.962,59	6.692,18	17.734	519.788,86	1.738,42	310.111	2.360.938,73	7.896,11	»	4.881.720,18	16.326,82
1913	»	943.378	1.989.896,59	6.655,17	21.222	665.450,38	2.225,58	310.750	2.382.689,83	7.968,89	»	5.038.036,80	16.849,62
1914	»	924.778	1.871.077,77	6.257,78	19.605	591.123,83	1.977,00	276.530	2.132.084,36	7.130,71	»	4.594.285,96	15.365,50
1915	»	879.905	1.689.916,76	5.651,89	18.216	568.708,79	1.902,03	274.497	2.161.746,95	7.229,92	»	4.420.372.50	14.783,85
1916	»	925.912	1.712.602,53	5.727,76	22.461	636.167,44	2.138,68	289.964	2.280.364,33	7.626,63	»	4.629.134,30	15.482,05
1917	»	897.876	1.659.249,48	5.549,31	28.867	843.458,84	2.820,93	343.029	2.872.955,65	9.608,54	»	5.375.663,97	17.978,80

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o calculadas con sujeción a los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

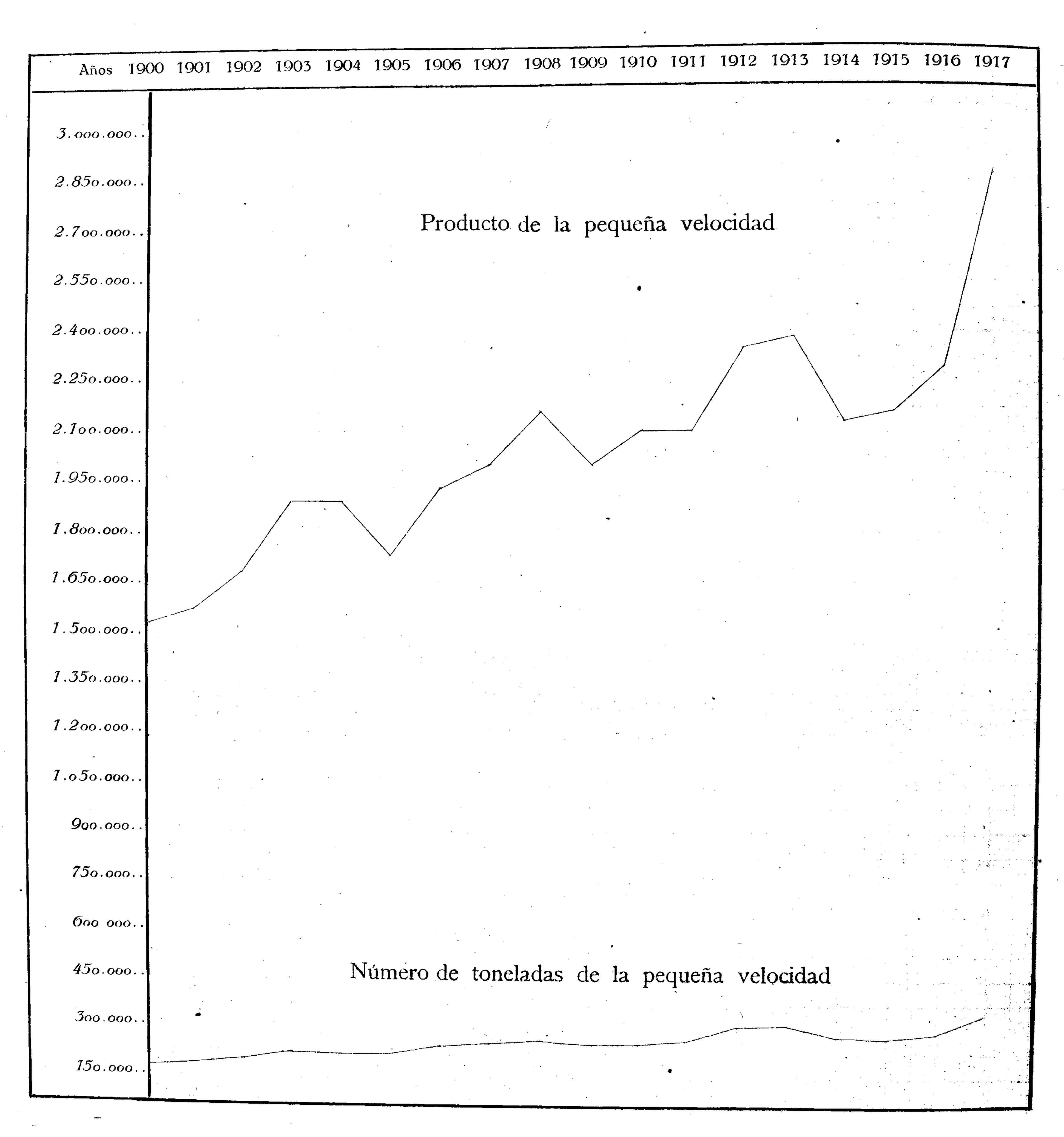
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

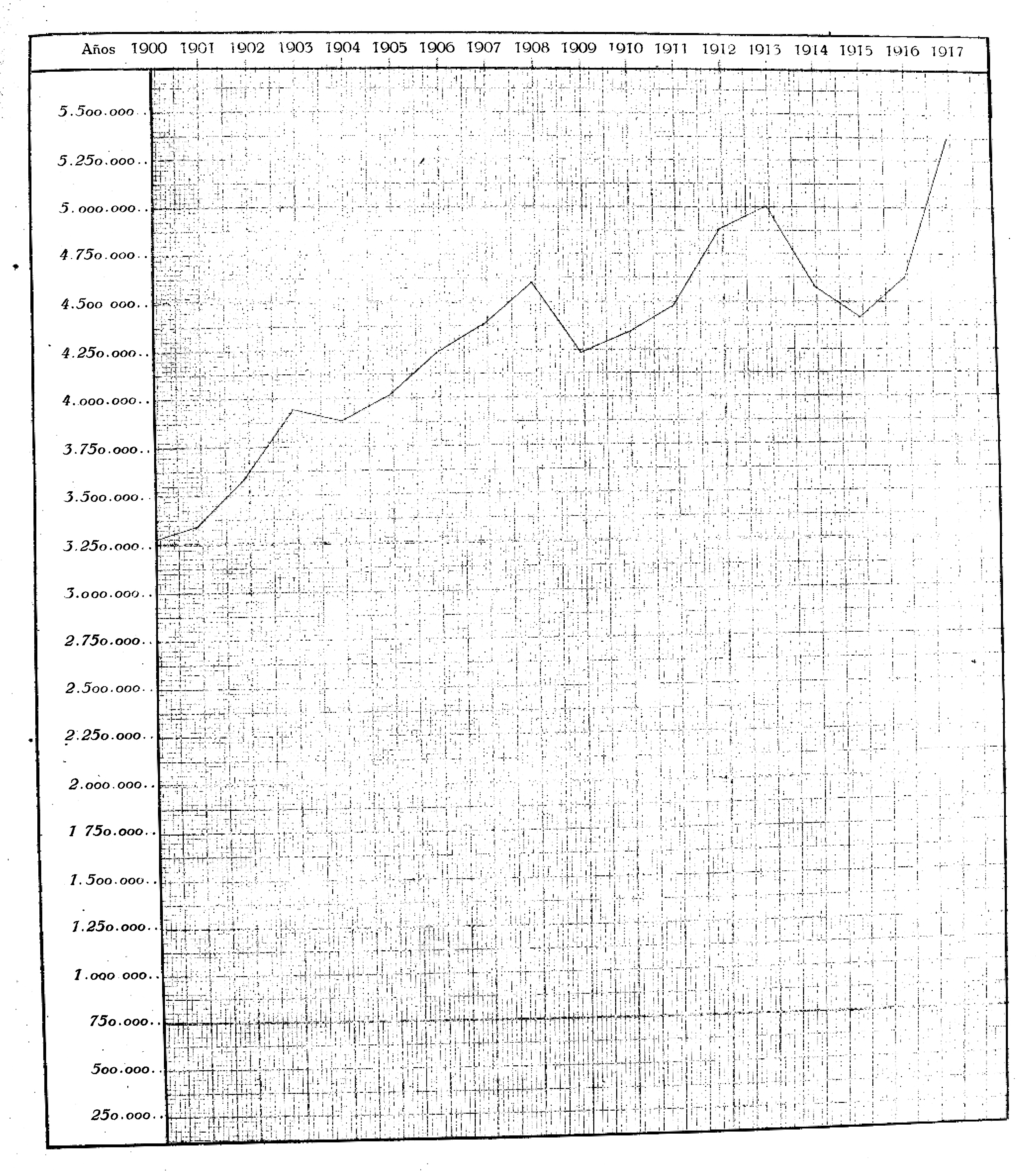
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



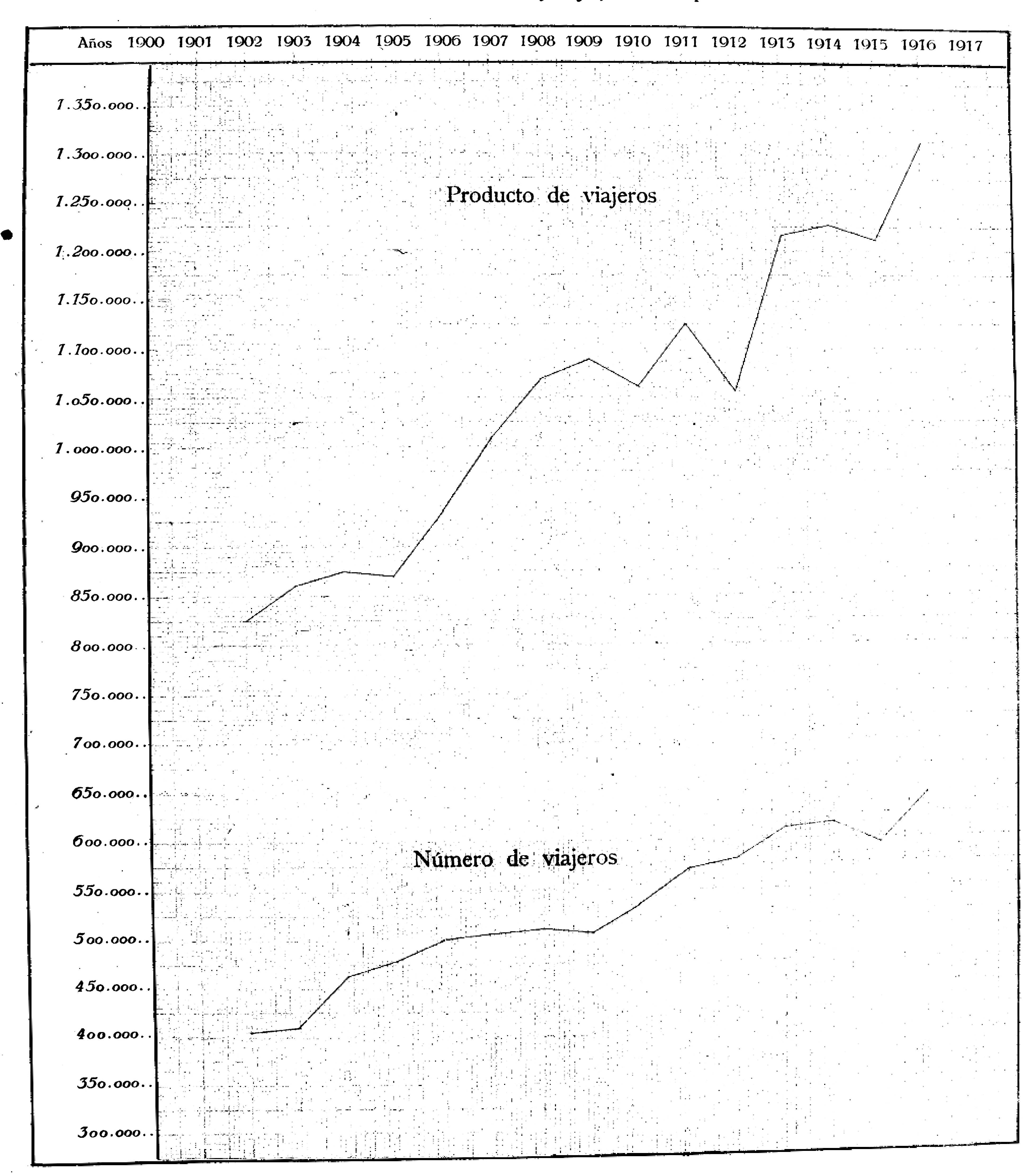
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1902	295	404.991	824.164	2.793	»	»	»	106.063	1.267.668	4.295	»	2.091.832	7.090
1903	297	410.907	861.596	2.900	»	»	»	114.521	1.482.428	4.991	»	2.344.024	7.892
1904	299	462.029	874.145	2.923	»	»	»	121.106	1.339.623	4.480	»	2.213.768	7.403
1905	»	477.429	870.273	2.913	»	»	»	128.407	1.451.035	4.852	»	2.321.308	7.763
1906	»	501.363	935.325	3.128	5.278	176.343	589	206.934	1.580.327	5.285	»	2.691.995	8.993
1907	»	504.543	1.012.326	3.385	4.900	197.911	662	314.696	2.711.435	9.068	»	3.921.672	13.116
1908	»	511.170	1.069.069	3.575	4.832	112.379	375	190.210	2.078.056	6.950	»	3.259.504	10.901
1909	»	503.795	1.090.989	3.648	4.334	128.359	429	180.475	2.084.880	6.972	»	3.304.228	11.051
1910	»	532.176	1.063.582	3.557	4.543	187.103	625	206.993	2.132.333	7.131	»	3.383.018	11.314
1911	»	569.617	1.125.262	3.763	5.135	193.592	647	259.671	2.415.952	8.080	»	3.734.786	12.490
1912	»	581.374	1.058.422	3.539	4.468	189.403	633	307.567	2.666.351	8.917	»	3.914.176	13.080
1913	»	609.775	1.218.256	4.074	6.339	241.743	808	356.422	3.011.194	10.070	»	4.471.193	14.926
1914	»	615.677	1.227.109	4.104	»	249.574	834	395.801	3.337.931	11.130	»	4.814.614	16.068
1915	»	595.210	1.212.642	4.055	»	191.201	639	361.338	3.134.674	10.483	»	4.538.517	15.178
1916	»	646.623	1.314.506	4.396	»	250.737	838	387.928	3.595.455	12.024	»	5.160.698	17.259
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—Los productos brutos totales están tomados de las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía. Los datos restantes (número de viajeros y de toneladas y sus productos) están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento, que en algunos años (1902 a 1905) y (1914 a 1916) no tienen el tonelaje de Gran Velocidad y en algunos ni su producto, pues las memorias citadas no detallan el concepto de los ingresos.

Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

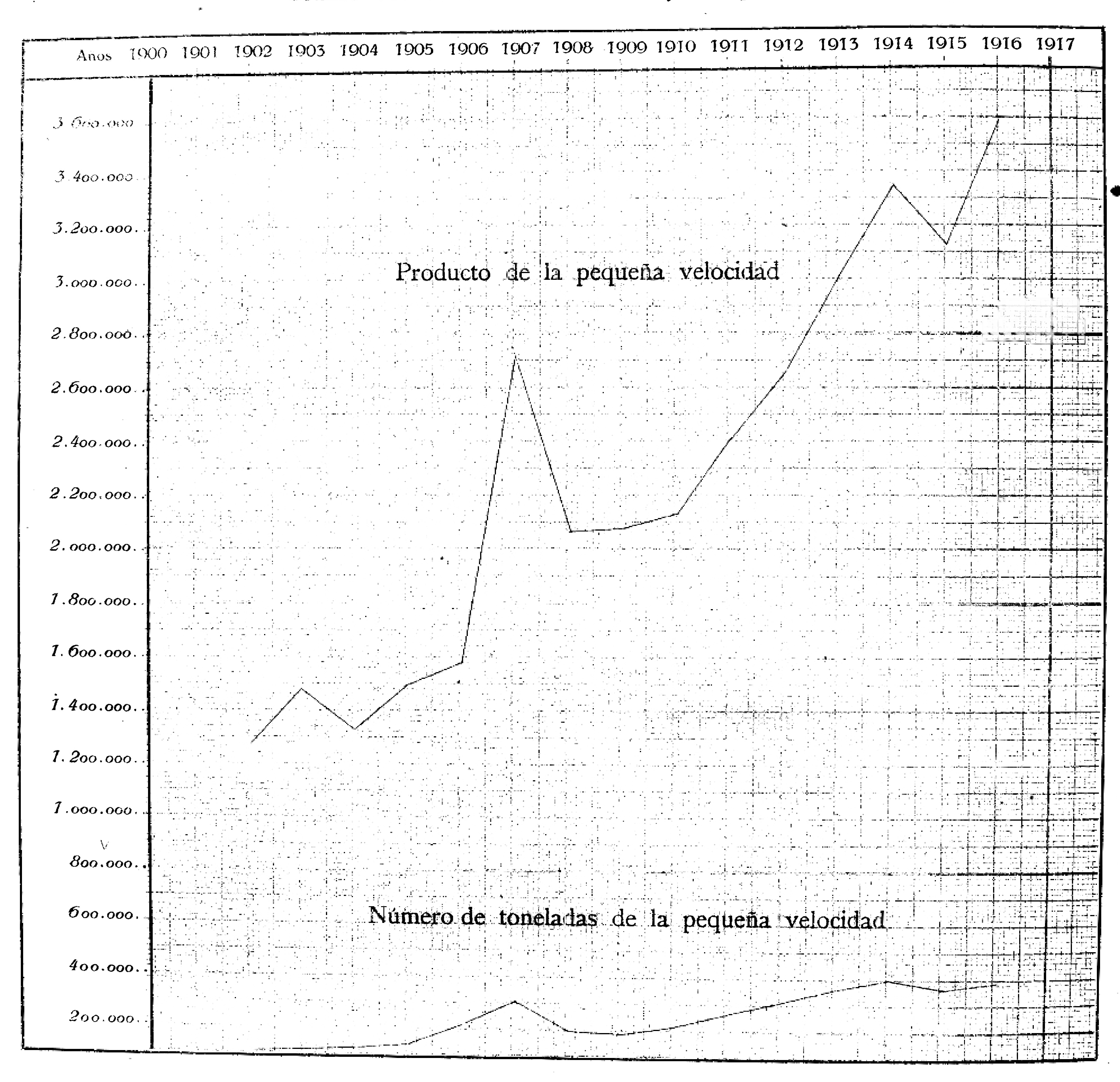
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

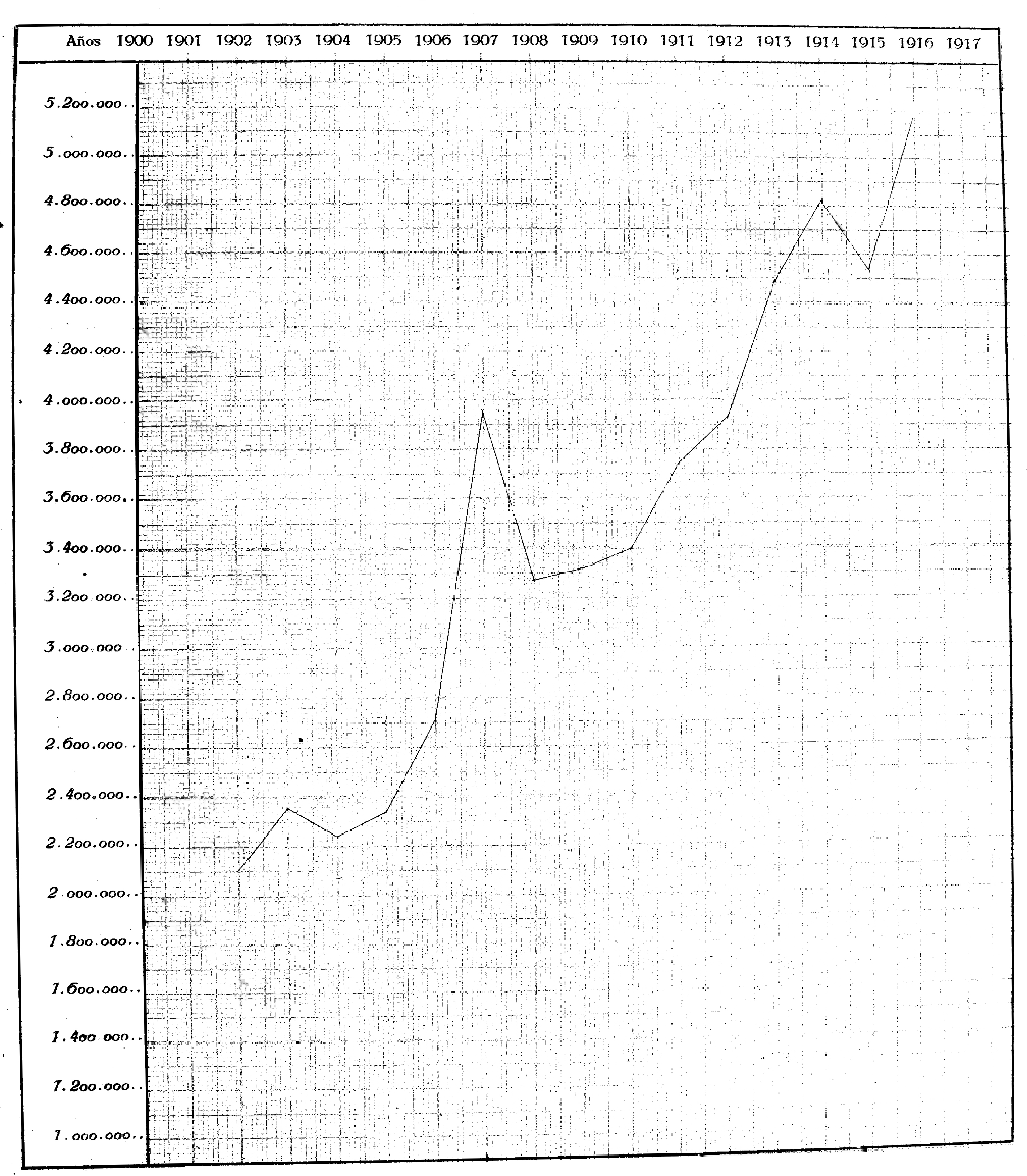
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



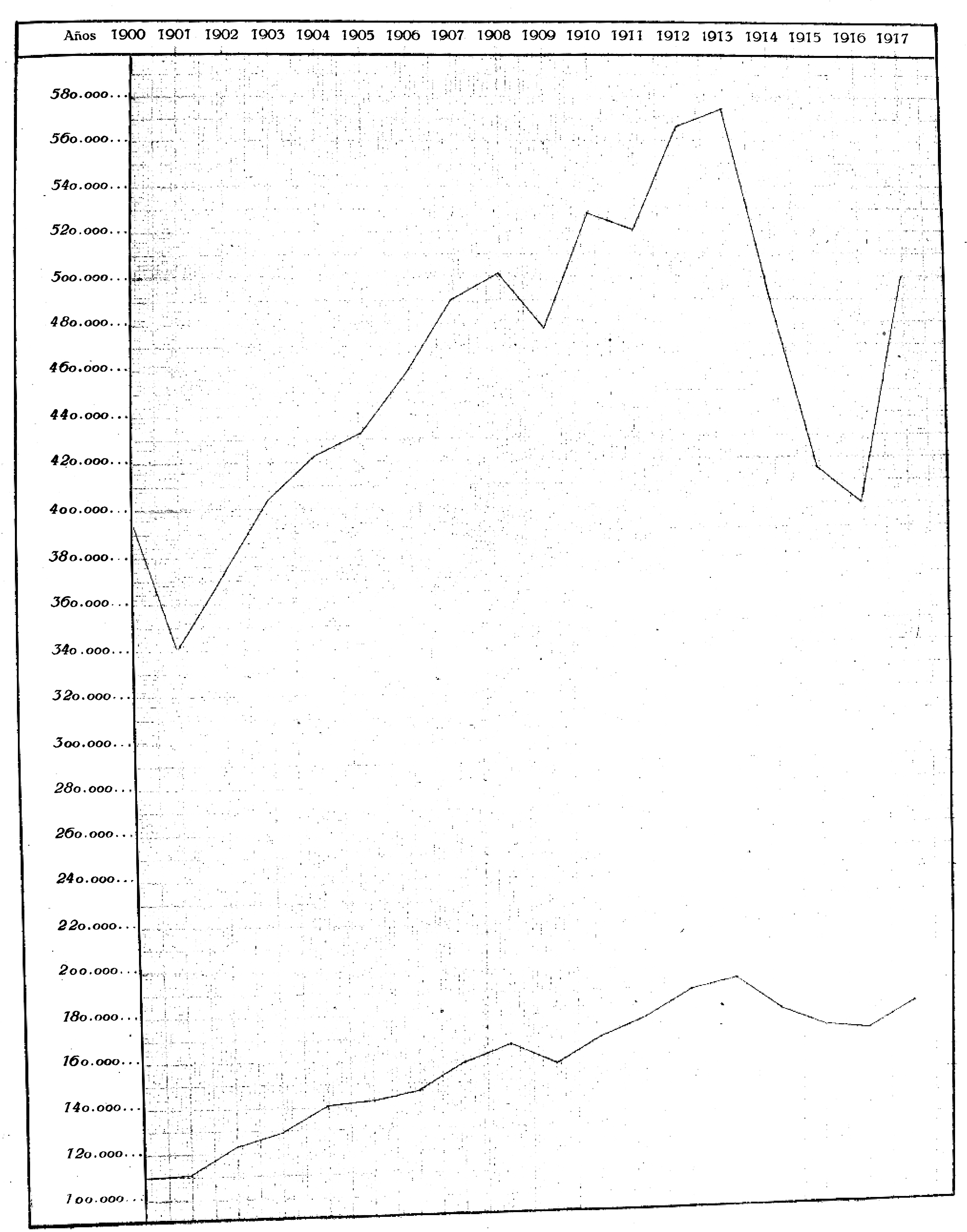
Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	204	109.673	396.670,95	1.944,46	2.366	117.279,95	574,41	75.518	415.126,93	2.034,93	»	929.077,83	4.554,24
1901	»	110.458	340.458,64	1.662,92	2.562	119.208,71	584,35	83.712	445.319,74	2.182,94	»	904.987,09	4.436,21
1902	»	122.503	371.984,41	1.823,45	2.659	104.921,69	514,32	97.512	529.726,83	2.596,70	»	1.006.632,93	4.934,47
1903	»	128.325	403.453,60	1.977,71	2.373	110.924,06	543,74	101.576	551.965,52	2.705,72	»	1.066.343,18	5.227,17
1904	»	139.928	421.938,36	2.068,33	2.327	109.291,78	535,74	92.315	574.494,79	2.816,15	»	1.105.724,93	5.420,22
1905	»	141.023	432.079,34	2.118,04	2.323	153.223,28	751,09	88.215	560.669,06	2.748,37	»	1.145.971,68	5.617,50
1906	»	146.549	458.500,62	2.247,55	3.988	180.648,78	885,53	106.960	612.420,56	3.002,06	»	1.251.569,96	6.135,14
1907	»	158.900	489.916,63	2.401,55	4.204	153.996,99	754,88	122.998	689.527,24	3.380,03	»	1.333.440,66	6.536,46
1908	»	166.468	501.733,93	2.459,48	4.391	147.650,60	723,78	100.217	586.776,00	2.876,35	»	1.236.160,53	6.059,61
1909	»	157.463	477.850,78	2.342,40	4.141	134.078,95	657,25	120.087	711.280,52	3.486,67	»	1.323.209,95	6.486,32
1910	»	169.221	527.704,87	2.586,78	4.476	162.314,69	795,67	132.264	715.632,80	3.508,00	»	1.405.652,36	6.890,45
1911	»	176.124	520.763,12	2.552,76	4.604	162.468,58	796,41	141.556	717.378,28	3.516,56	»	1.400.609,98	6.865,73
1912	»	188.457	566.009,16	2.774,55	5.004	182.557,43	894,89	131.802	706.901,93	3.465,21	»	1.455.468,52	7.134,65
1913	»	192.295	574.165,09	2.814,53	4.287	159.931,97	783,98	125.477	661.098,33	3.240,68	»	1.395.195,39	6.839,19
1914	»	179.676	489.586,86	2.399,95	2.885	117.836,99	577,61	113.935	594.032,87	2.911,93	»	1.201.456,72	5.889,49
1915	»	171.041	415.627,45	2.037,39	2.713	89.750,44	439,95	118.272	629.435,27	3.085,46	»	1.134.813,16	5.562,80
1916	»	168.732	400.958,30	1.965,48	2.680	85.921,51	421,18	127.814	690.304,65	3.383,85	»	1.177.184,46	5.770,51
1917	»	179.182	495.026,92	2.426,60	2.849	104.672,39	513,10	103.370	621.315,26	3.045,66	»	1.221.014,57	5.985,36

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o deducidas de los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía

Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal

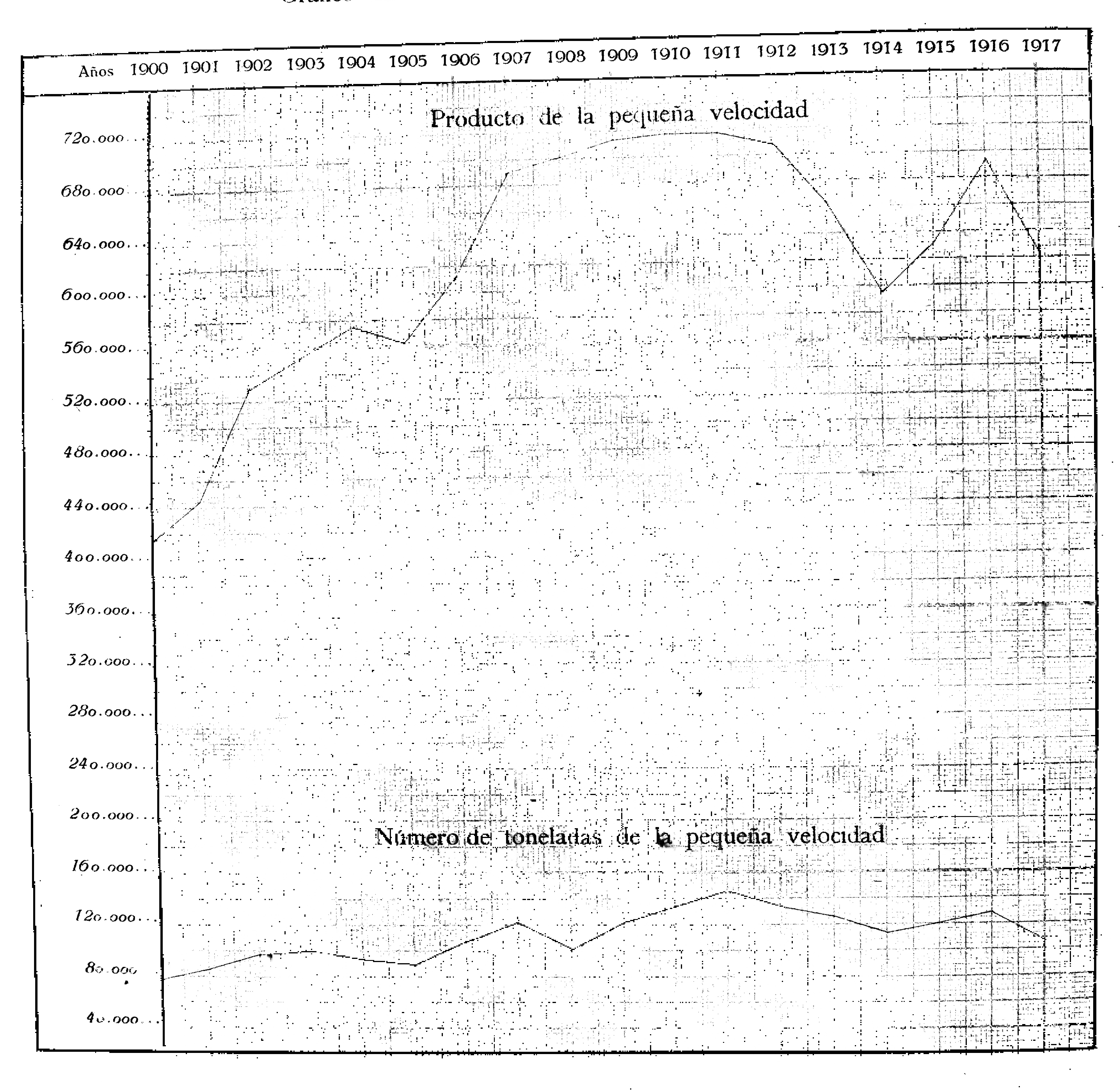
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal

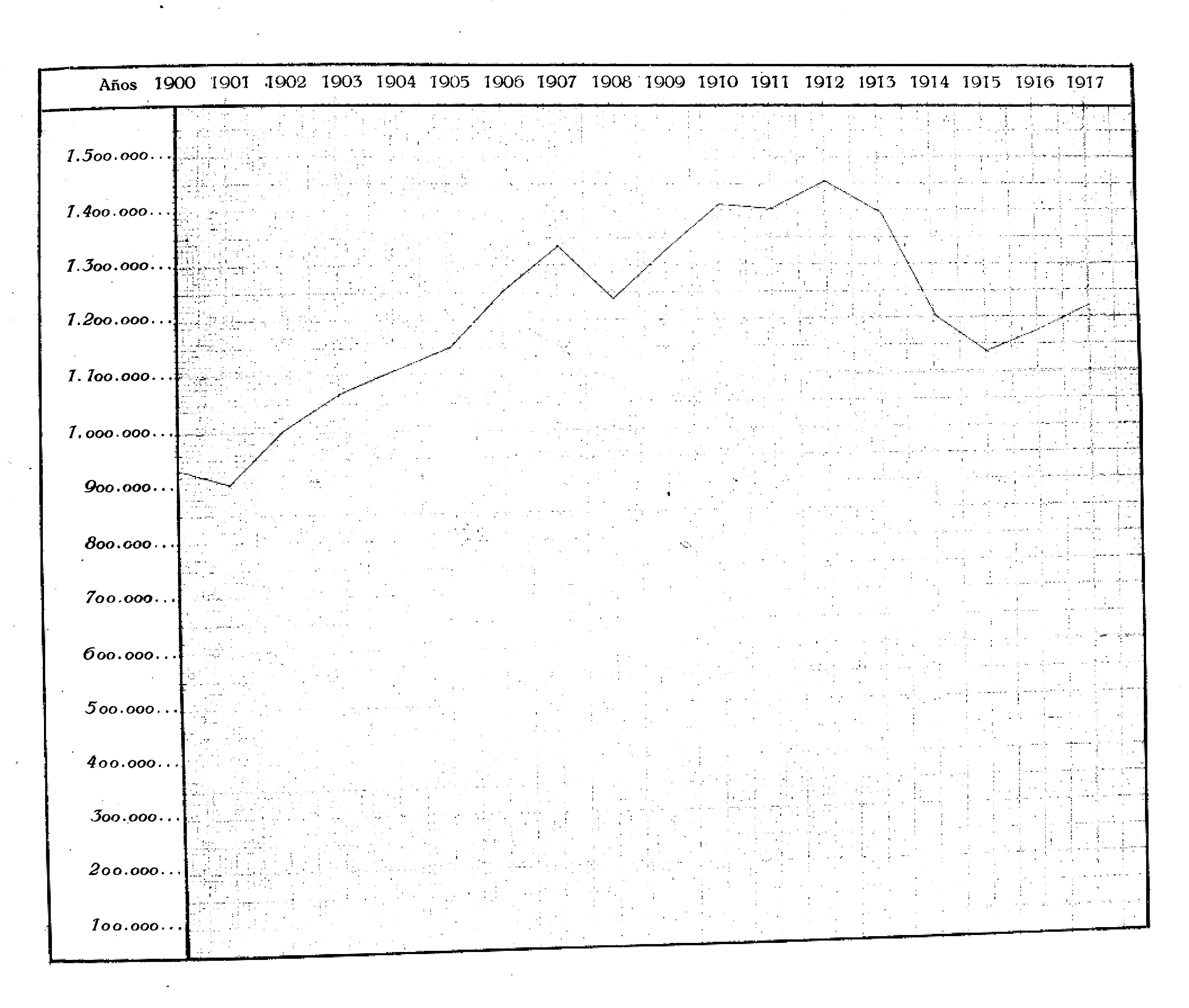
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



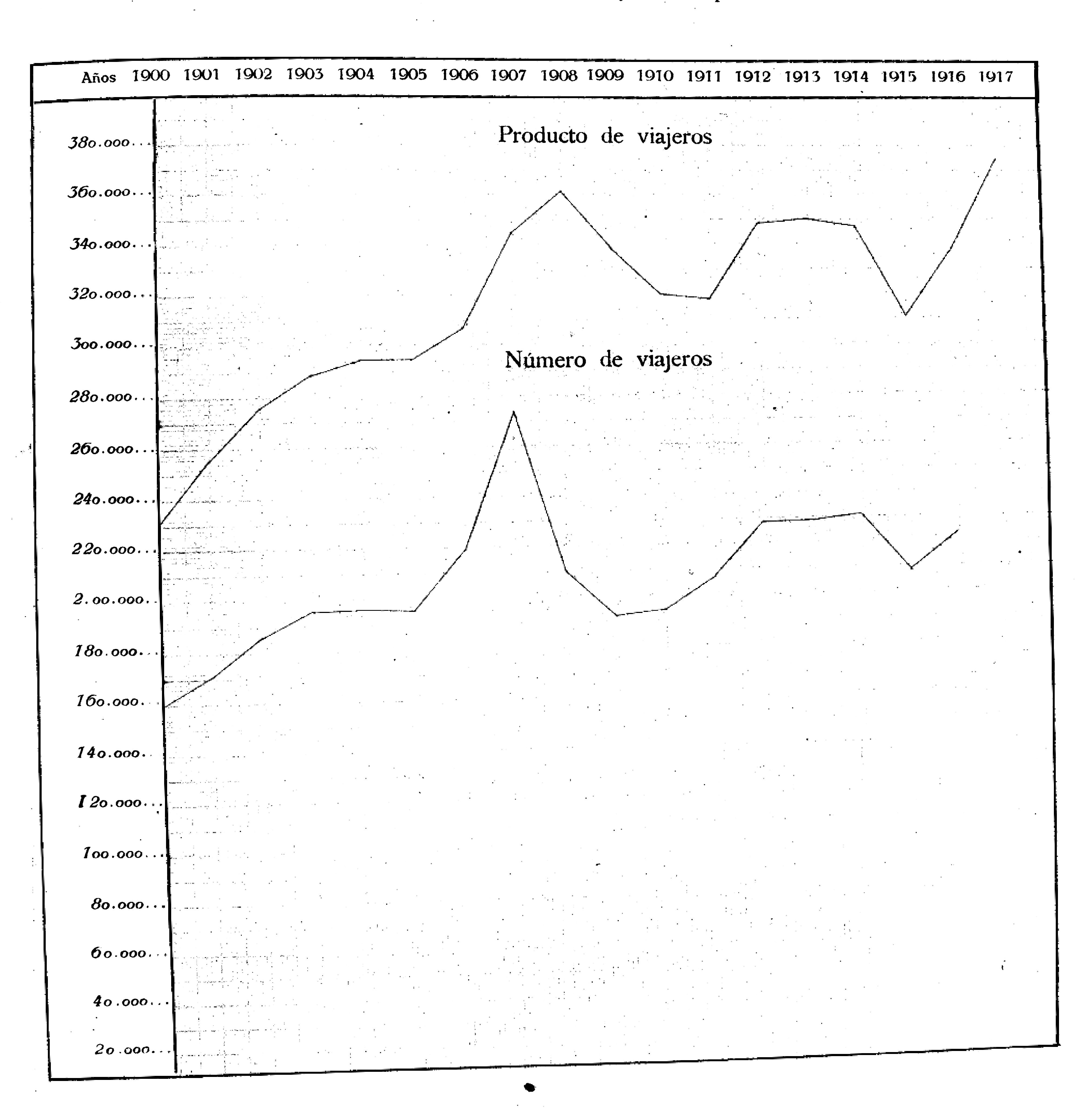
Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	— Pesetas	EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	180	159.455	230.136,83	1.278,53	»	65.382,1	363,23	246.485	1.490.004,87	8.277,80	»	1.785.523,81	9.919,56
1901	»	171.402	255.834,65	1.421,30	»	82.729,32	459,60	227.156	1.483.345,42	8.240,80	»	1.821.909,39	10.121,70
1902	»	185.706	274.921,62	1.527,34	»	125.394,02	696,63	275.129	1.723.243,55	9.573,57	»	2.123.559,19	11.797,54
1903	»	195.326	287.786,40	1.598,81	»	253.809,01	1.410,05	330.654	1.798.845,92	9.993,58	»	2.340.441,33	13.002.44
1904	»	198.590	294.694,98	1.637,19	»	238.042,39	1.322,45	297.162	1.650.128,92	9.167,38	»	2.182.866,29	12.127,02
1905	»	197.561	294.011,33	1.633,39	»	171.020,05	950,11	405.516	2.256.623,30	12 536,79	»	2.721.654,68	15.120,29
1906	»	219.567	306.476,00	1.702,64	»	172.995,71	961,08	470.026	2.940.721,94	16.337,34	»	3.420.193,65	18.001,06
1907	»	272.633	343.734,42	1.909,63	»	157.126,81	872,92	401.576	3.096.697,49	17.203,87	»	3.597.558,72	19.986,42
1908	»	210.048	361.292,96	2.007,22	»	155.284,83	862,69	368.530	2.890.331,32	16.057,39	»	3.406.909,11	18.927,30
1909	»	193.631	338.753,04	1.881,96	»	137.542,84	764,12	351.644	2.823.324,27	15.685,13	»	3.299.620,15	18.331,22
1910	»	194.642	319.133,53	1.772,96	»	142.200,65	790,00	540.100	2.978.514,15	16,547,30	»	3.439.848,33	19.110,26
1911	»	206.831	317.426,99	1.763,48	»	148.832,52	826,84	617.166	3.268.280,61	18.157,11	»	3.734.540,12	20.747,44
1912	»	228.625	348.446,31	1.935,81	»	154.268,85	857,04	712.695	3.697.346,79	20.540,81	»	4.200.061,95	23.333,67
1913	»	229.222	349.325,74	1.940,69	»	170.111,84	945,06	681.945	3.811.026,31	21.172,36	»	4.330.463,89	24.058,13
1914	»	230.096	347.963,94	1.933,13	»	162.052,02	900,28	536.057	2.979.969,66	16.553,87	»	3.489.985,62	19.388,80
1915	»	207.341	310.684,53	1.726,02	»	149.537,39	830,76	367.223	2.094.144,09	11.634,13	»	2.554.366,01	14.190,92
1916	»	223.730	337.350,55	1.874,16	»	179.756,76	998,64	541.198	2.808.170,42	15.600,94	»	3.325.277.73	18.473,76
1917	»	»	374.087,66	2.078,26	»	220.108,7	1.222,82	»	2.769.367,67	15.385,37	»	3.363.564,08	18.686,46

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o calculadas de los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía a excepción de los años 1903, 1904 y 1906, que por no tener las Memorias correspondientes a dichos ejercicios, se han tomado de la Estadística del Ministerio de Fomento.

Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva

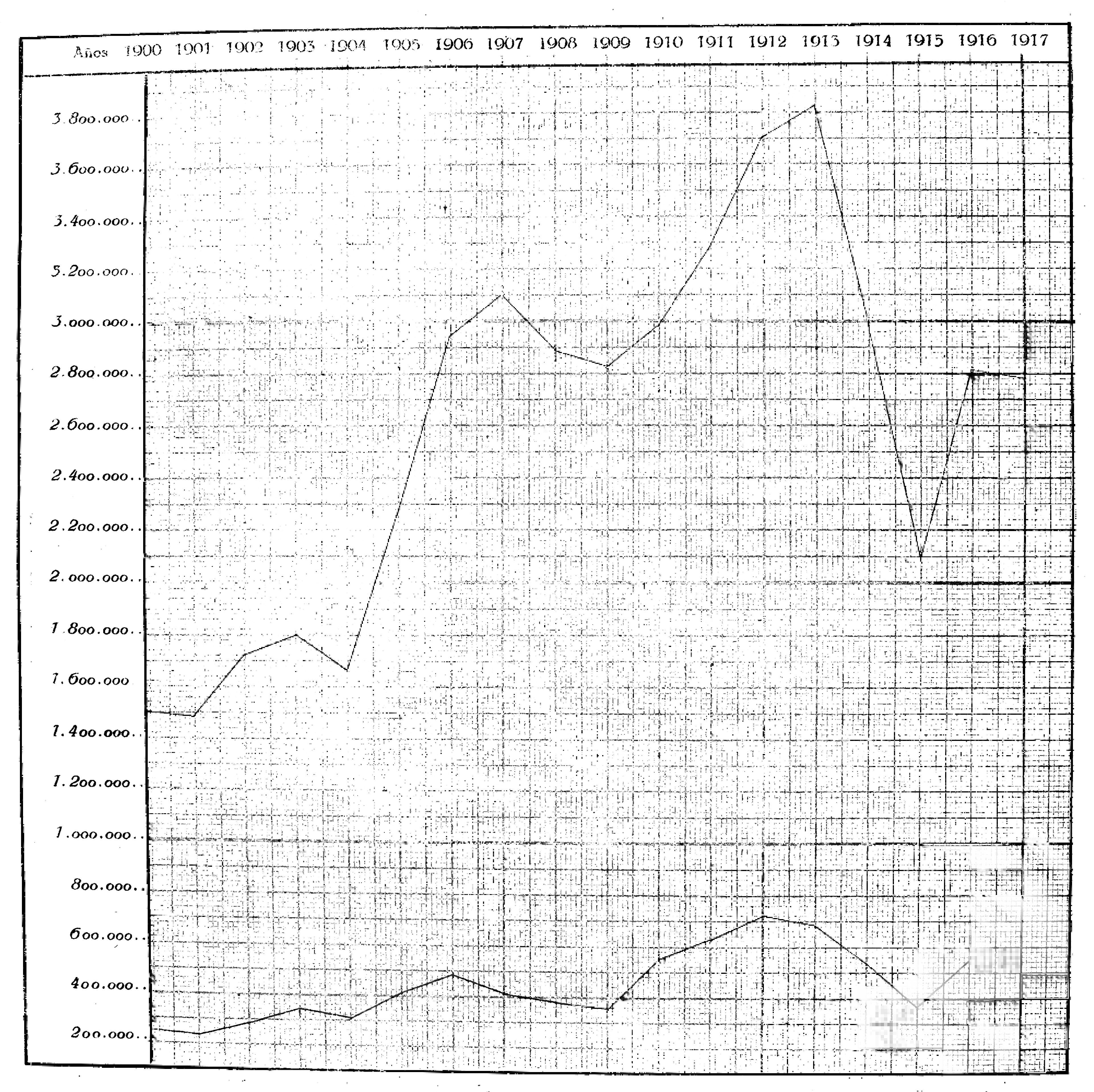
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva

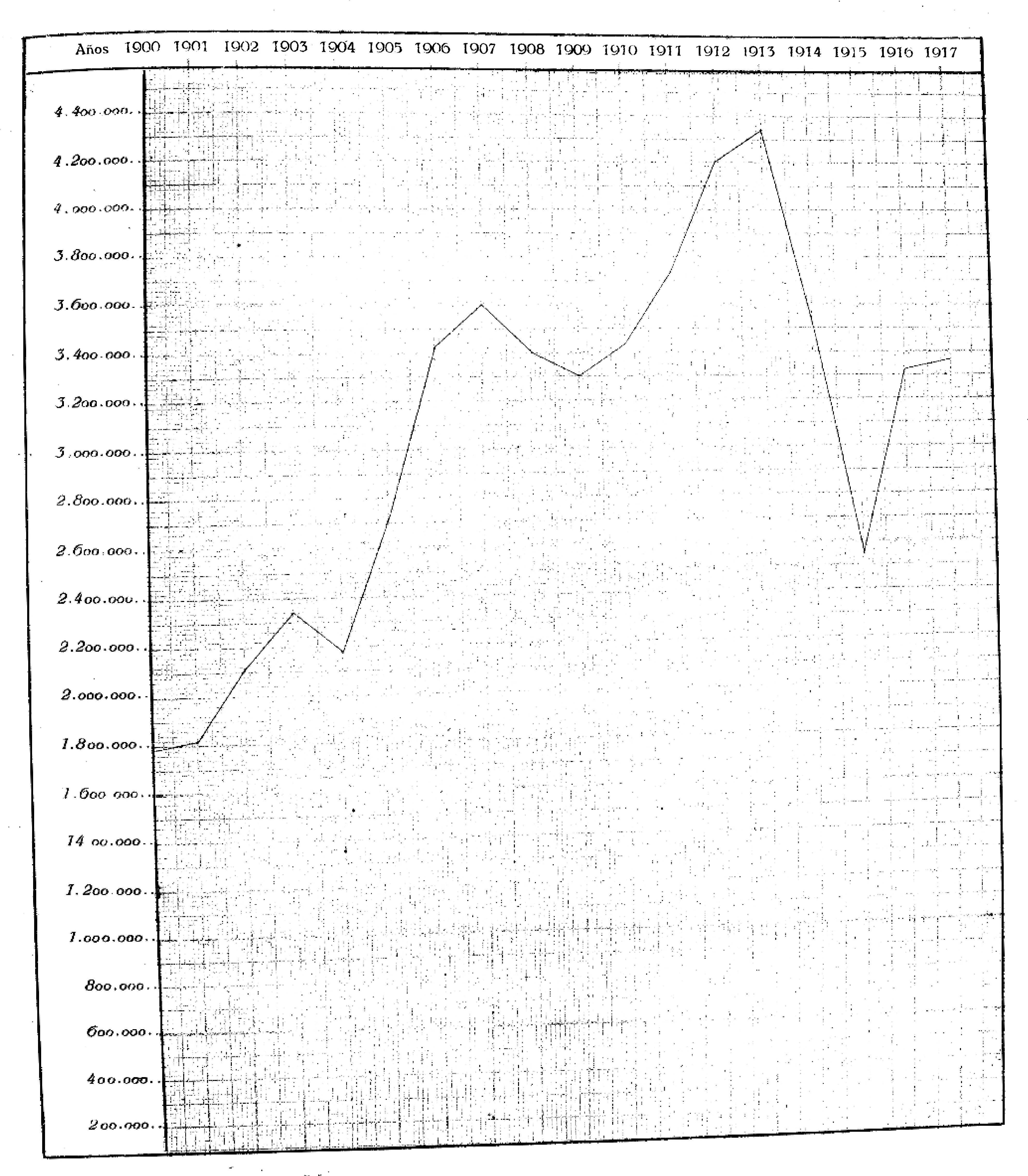
PEQUEÑA VELOCIDAD

Grafico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



Compañía de los Ferrocarriles de Lorca a Baza y a Aguilas

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transporta	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	168	73.466	272.976	1.624	»	»	»	189.079	769.357	4.579	»	1.042.333	6.204
1901	»	78.014	292.048	1.738	»	»	»	183.245	865.662	5.152	»	1.157.710	6.891
1902	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.186.154	7.060
1903	»	84.190	316.966	1.886	»	»	»	233.880	1.120.532	6.669	»	1.437.498	8.556
1904	»	84.596	320.328	1.906	»	»	»	273.348	2.023.856	12.046	»	2.344.184	13.953
1905	»	80.434	308.309	1.835	»	»	»	420.239	2.159.416	12.803	»	2.467.725	14.688
1906	»	87.337	250.799	1.492	»	»	»	482.930	2.076.778	12.361	»	2.327.577	13.854
1907	»	93.046	286.758	1.706	»	»	»	496.190	1.828.478	10.883	»	2.115.236	12.590
1908	»	85.190	267.659	1.593	»	»	»	455.977	1.830.277	10.894	»	2.097.936	12.487
1909	»	86.755	276.734	1.647	»	»	»	421.234	1.711.600	10.188	»	1.988.334	11.954
1910	»	99.411	266.764	1.587	»	»	»	534.731	1.998.644	11.896	»	2.264.908	13.481
1911	»	126.003	292.025	1.738	»	»	»	563.129	2.179.554	12.973	»	2.471.579	14.711
1912	»	118.543	360.340	2.144	»	»	»	754.182	3.531.675	21.021	»	3.892.015	23.166
1913	»	126.523	378.180	2.251	»	»	»	813.280	3.945.077	23.482	»	4.323.257	25.733
1914	»	130.173	349.486	2.080	»	»	»	611.515	3.019.740	17.974	»	3.369.226	20.055
1915	»	116.478	305.829	1.820	»	»	»	583.711	2.886.524	17.181	»	3.192.353	19.002
1916	»	140.353	359.204	2.138	»	»	»	661.711	3.524.273	20.977	»	3.883.477	23.115
17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

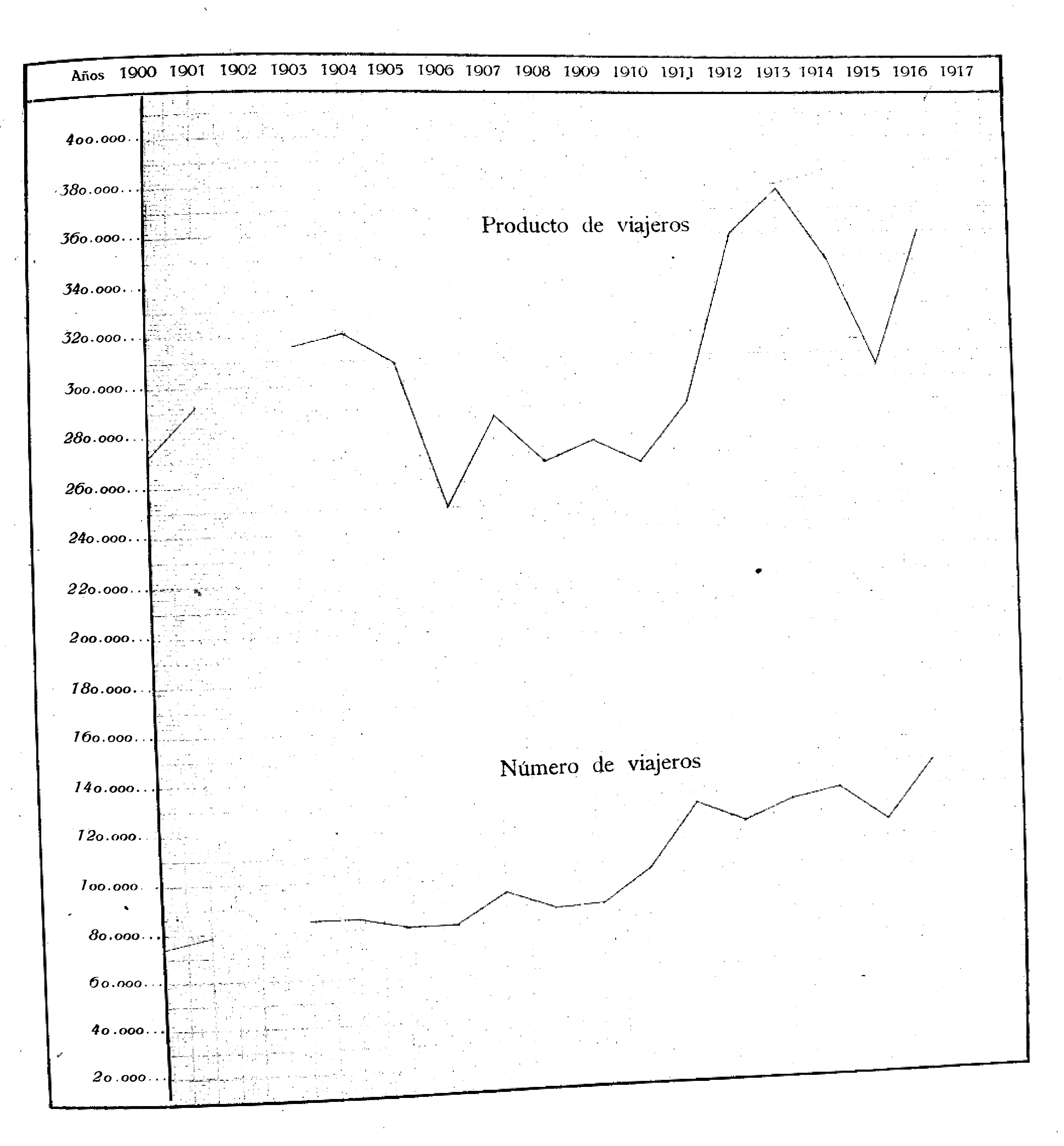
OBSERVACIONES.—No se han utilizado las Memorias del Consejo de Administración de esta Compañía, redactadas en inglés y cuyas cuentas aparecen en moneda inglesa. Los datos del presente cuadro se han tomado de la Estadística del Ministerio de Fomento, excepto los años 1901, 1902 y 1903, que por no tenerlos dicha Estadística se han tomado del Anuario de la Torre.

Como no era posible tener los datos de la Gran Velocidad más que a partir de 1908, y aun de los últimos años faltan también estos datos, figura en Pequeña Velocidad todo el tonelado y el producto de Mercancías y Mensajerías.

GRAFICO 30 (XXVIII)

Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza y a Aguilas

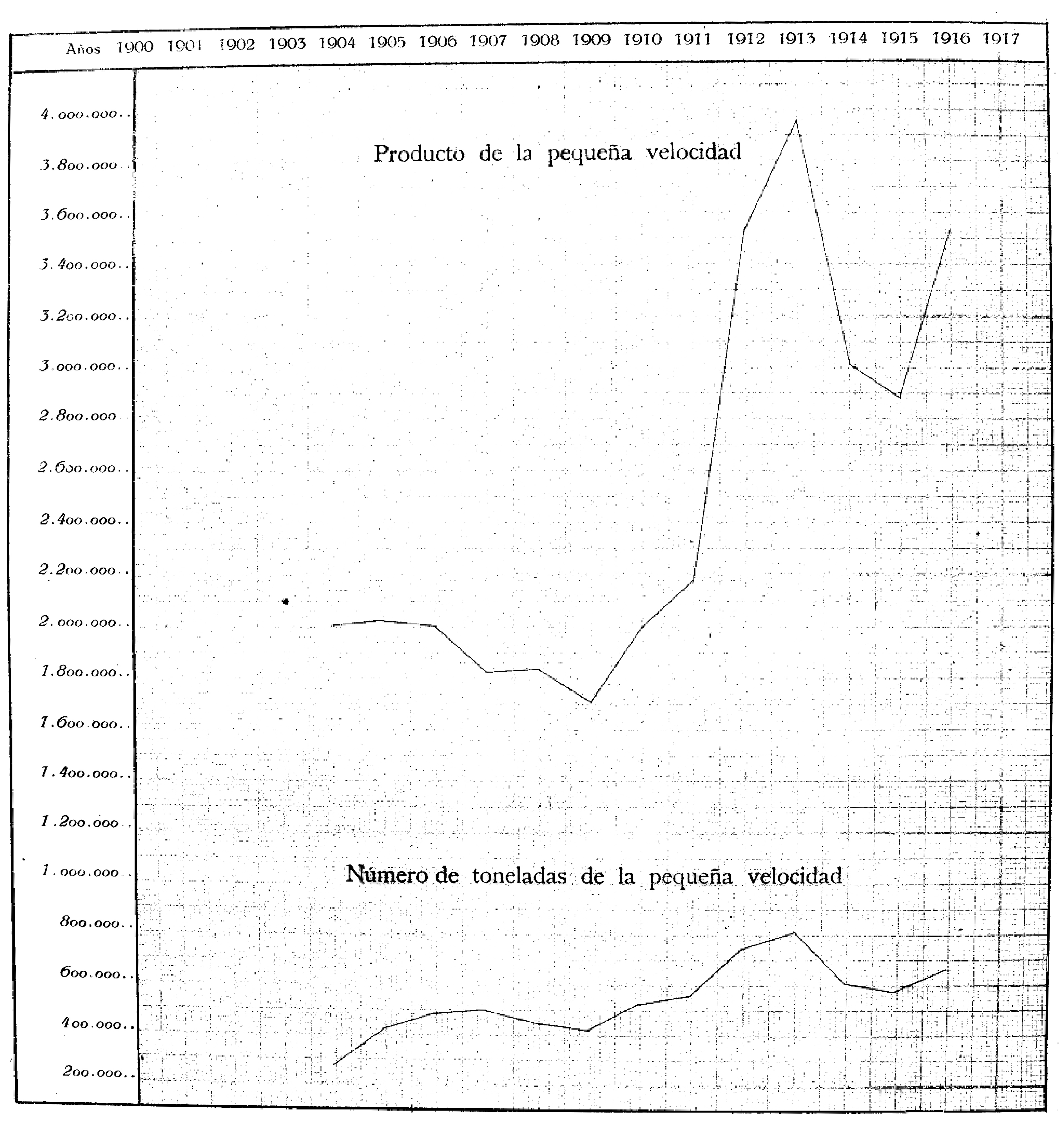
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza y a Aguilas

PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza y a Aguilas

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico

Años 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917

4.400.000..
4.200.000..
4.000.000..
3.800.000..
3.600.000..
3.400.000..
3.200.000..
3.000.000..
2.800.000..
2.600.000..
2.400.000..
2.200.000..
2.000.000..
1.800.000..
1.600.000..
1.400.000..
1.200.000..
1.000.000..
800.000..
600.000..
400.000..
200.000..

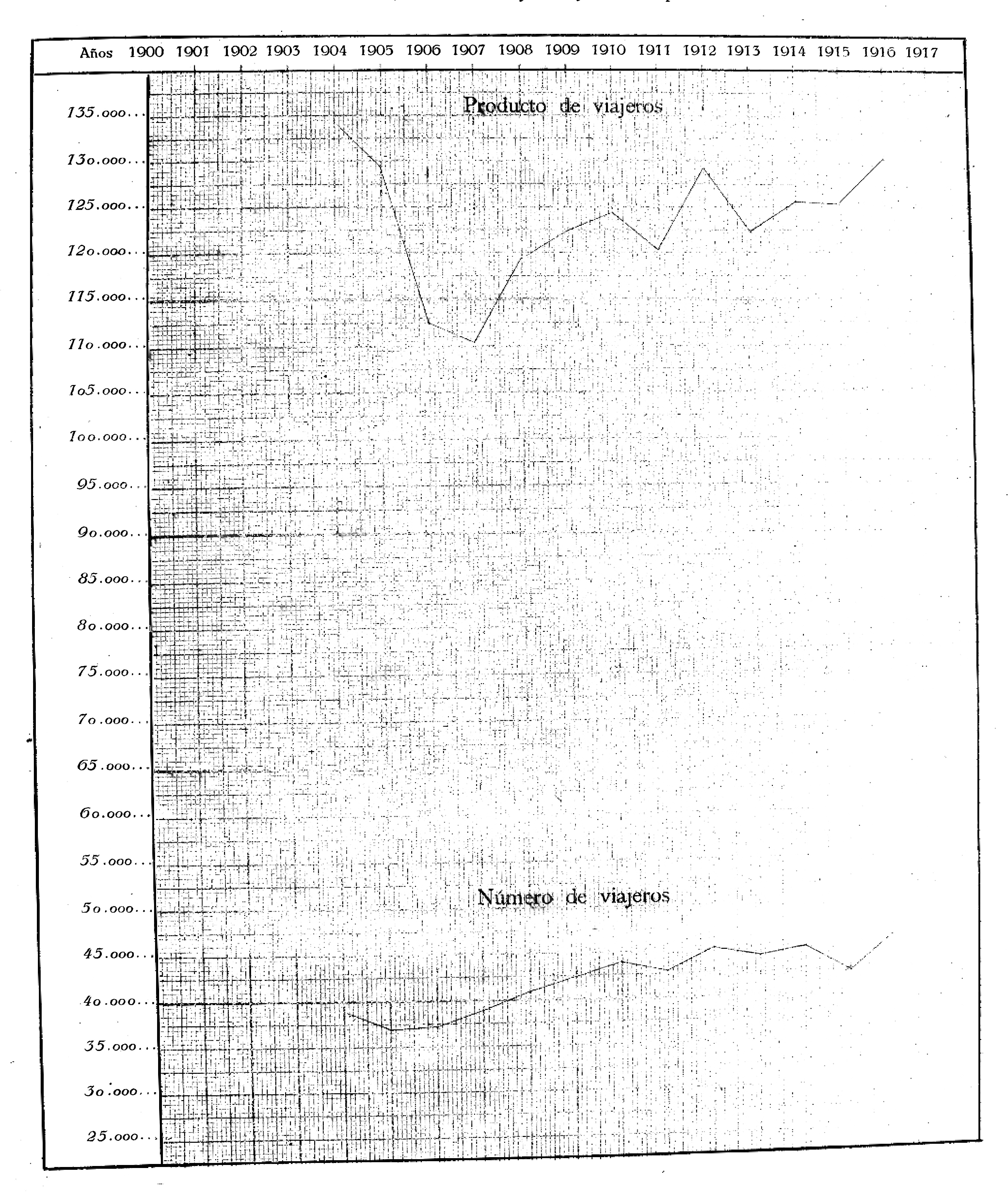
Compañía del Ferrocarril de Torralba a Soria

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	94	35.769	103.746	1.103	»	12.119	128	20.879	252.438	2.685	»	368.303	3.917
1901	»	42.539	112.678	1.198	»	12.233	130	21.153	200.258	2.130	»	325.169	3.459
1902	»	42.415	117.306	1.247	»	14.340	152	22.370	224.198	2.385	»	355.844	3.785
1903	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	268.784	2.859
1904	»	38.820	134.197	1.427	»	»	»	21.124	144.133	1.533	»	278.330	2.960
1905	»	36.549	129.084	1.373	»	»	»	21.977	151.047	1.606	»	280.131	2.980
1906	»	36.835	112.110	1.192	»	14.721	156	23.797	142.146	1.512	»	268.977	2.861
1907	»	38.574	110.127	1.171	»	15.070	160	24.421	158.397	1.685	»	283.594	3.016
1908	»	40.758	119.173	1.267	»	17.443	185	28.697	163.373	1.738	»	299.989	3.191
1909	»	42.020	122.066	1.298	»	16.920	180	31.089	168.638	1.794	»	307.624	3.272
1910	»	43.770	124.004	1.319	»	22.012	234	32.852	172.519	1.835	»	318.355	3.386
1911	»	42.748	120.283	1.279	»	22.032	234	33.288	176.073	1.873	»	318.388	3.387
1912	»	45.021	129.361	1.375	»	18.485	196	32.859	190.828	2.030	»	338.674	3.602
1913	»	43.987	122.606	1.304	»	21.632	230	31.478	175.762	1.869	»	320.000	3.404
1914	»	44.899	125.796	1.338	»	22.573	240	32.701	170.476	1.833	»	318.845	3.391
1915	»	42.063	125.185	1.331	»	23.154	246	30.765	165.574	1.761	»	313.913	3.339
1916	»	46.045	130.250	1.385	»	20.777	221	28.336	180.329	1.918	»	331.356	3.525
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—No se disponía de Memorias de la Compañía y los datos que figuran en este cuadro están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento, excepto los años 1901, 1902 y 1903, tomados del Anuario de La Torre.

Compañía del Ferrocarril de Torralba a Soria

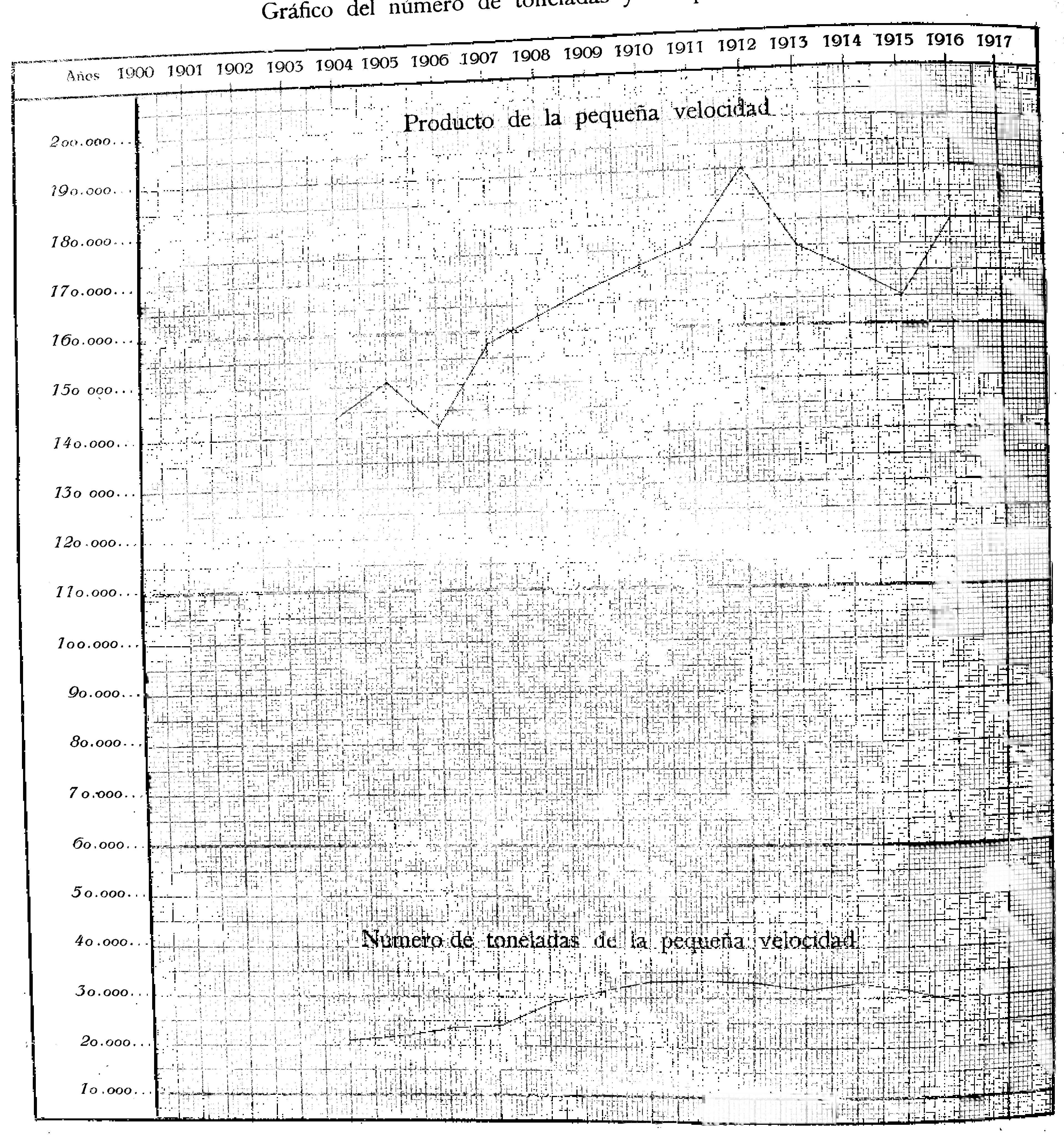
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Torralba a Soria

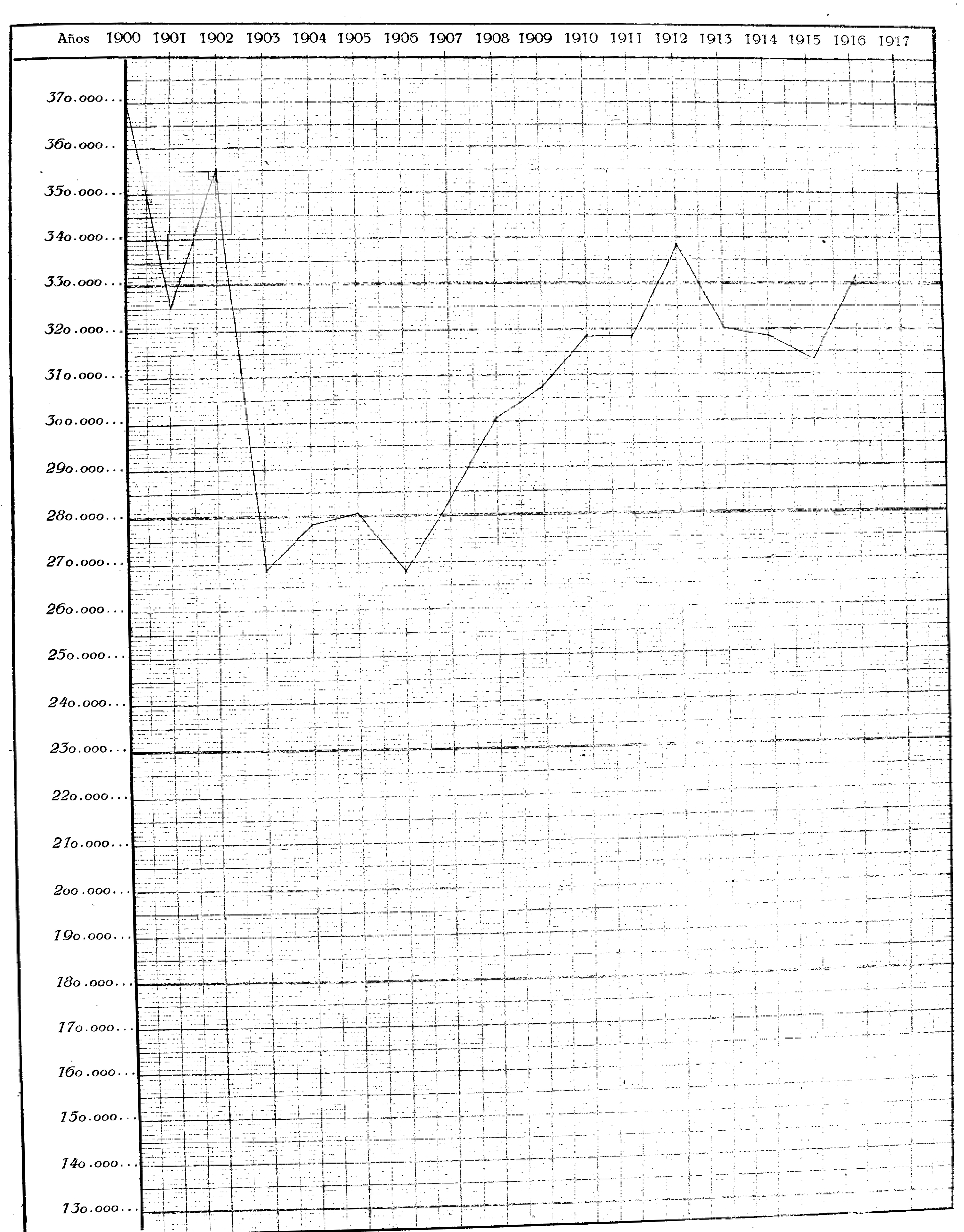
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Torralba a Soria

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



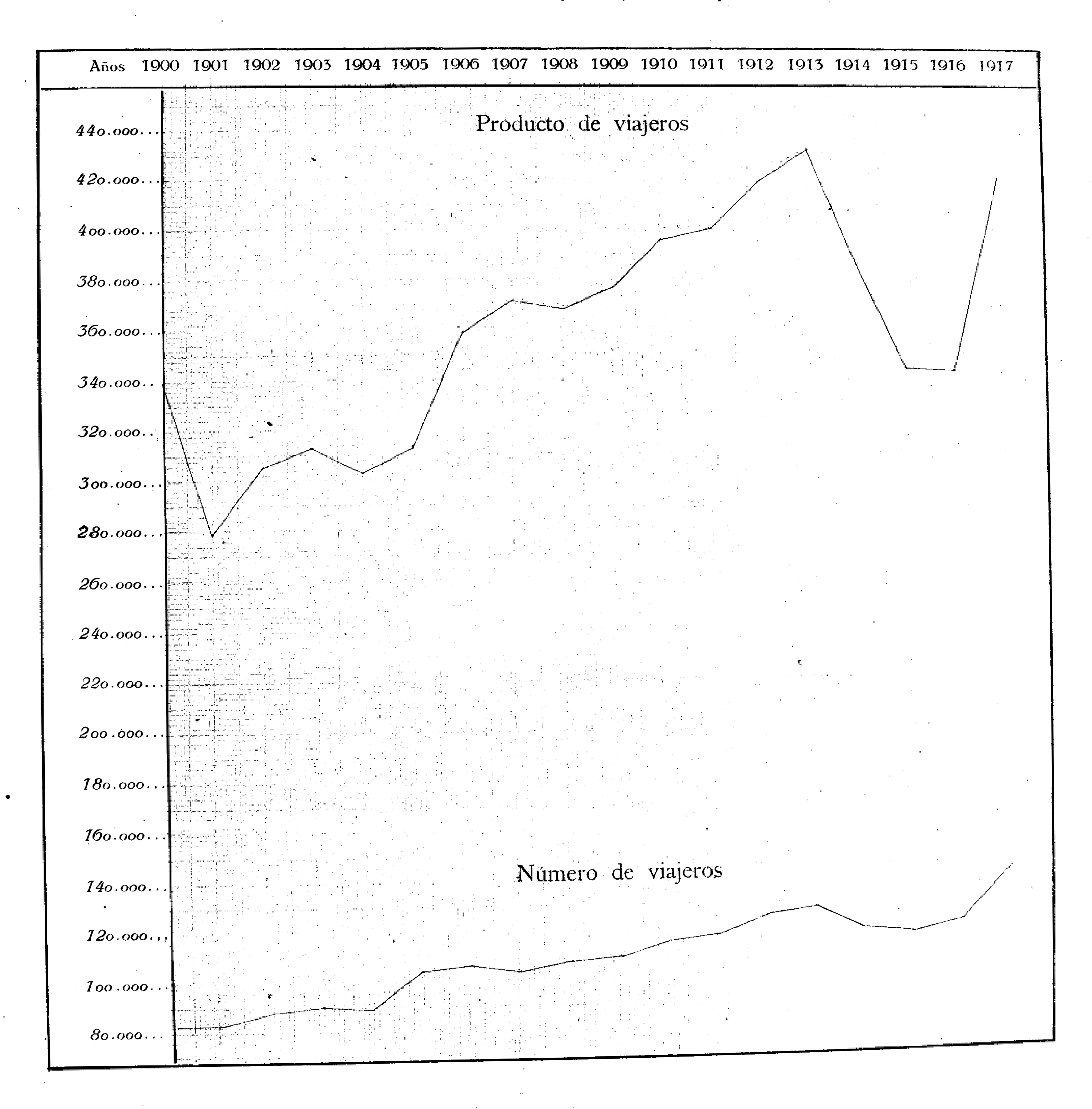
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca

Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	77	83.397	338.020,50	4.389,87	3.014	97.685,80	1.268,64	119.627	718.402,01	9.329,90	»	1.154.108,31	14.988,41
1901	»	83.225	278.674,57	3.619,15	3.028	95.981,43	1.246,51	124.211	760.603,71	9.877,97	»	1.135.259,71	14.743,63
1902	»	89.013	303.972,02	3.947,69	2.993	94.190,49	1.223,25	137.517	859.733,10	11.165,36	»	1.257.895,61	16.336,30
1903	»	90.124	312.247,91	4.055,17	2.958	97.086,36	1.260,86	137.715	881.061,41	11.442,35	»	1.290.395,68	16.758,38
1904	»	89.162	302.062,04	3.922,89	3.039	98.020,86	1.273,00	130.236	692.078,59	8.988,03	»	1.092.161,49	16.183,92
1905	»	104.434	312.876,00	4.063,33	3.178	144.511,18	1.876,77	133.416	665,456,98	8.642,32	»	1.122.844,16	14.582,42
1906	»	106.090	358.478,75	4.655,57	4.559	126.221,34	1.639,24	169.510	870.336,36	11.303,07	»	1.355.036,45	17.597,88
1907	»	103.813	371.241,88	4.821,32	4.500	130.476,06	1.694,50	179.243	961.709,33	12.489,74	»	1.463.427,27	19.005,56
1908	»	106.886	367.616,98	4.774,25	4.515	129.121,56	1.676,90	145.820	784.243,87	10.184,98	»	1.280.982,41	16.636,13
1909	»	108.721	376.690,78	4.892,09	4.128	122.178,00	1.586,73	167.357	889.464,13	11.551,49	»	1.388.332,91	18.030,31
1910	»	115.784	395.846,85	5.140,87	4.941	150.930,45	1.960,14	167.146	877.943,40	11.401,86	»	1.424.720,70	18.502,87
1911	»	117.328	399.517,45	5.188,54	3 883	129.457,90	1.681,27	165.387	848.556,00	11.020,00	»	1.377.531,35	17.890,01
1912	»	124.126	419.293,64	5.445,37	4.934	161.608,07	2.098,81	164.527	794.046,69	10.312,29	»	1.374.948,40	17.856,47
1913	»	127.806	432.756,01	5.620,20	4.245	151.646,06	1.969,43	170.028	822.718,54	10.684,65	»	1.407.120,61	18.274,28
1914	»	118.028	384.948,93	4.999,33	4.142	136.781,40	1.776,37	170.275	763.041,14	9.909,62	»	1.284.771,47	16.685,32
1915	»	116.977	343.005,62	4.454,62	4.843	115.135,23	1.495,26	159.086	824.143,58	10.703,17	»	1.282.284,43	16.653,05
1916	»	120.921	342.605,74	4.449,43	»	120.176,77	1.560,73	»	964.497,73	12.525,95	»	1.427.280,24	18.536,11
1917	»	143.352	421.291,08	5.471,31	»	147.614,92	1.917,08	»	912.419,25	11.849,60	»	1 481.325,25	19.237,99

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o deducidas de los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía, las cuales, desde 1916, no incluyen las toneladas de grande y pequeña velocidad arrastradas.

Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca

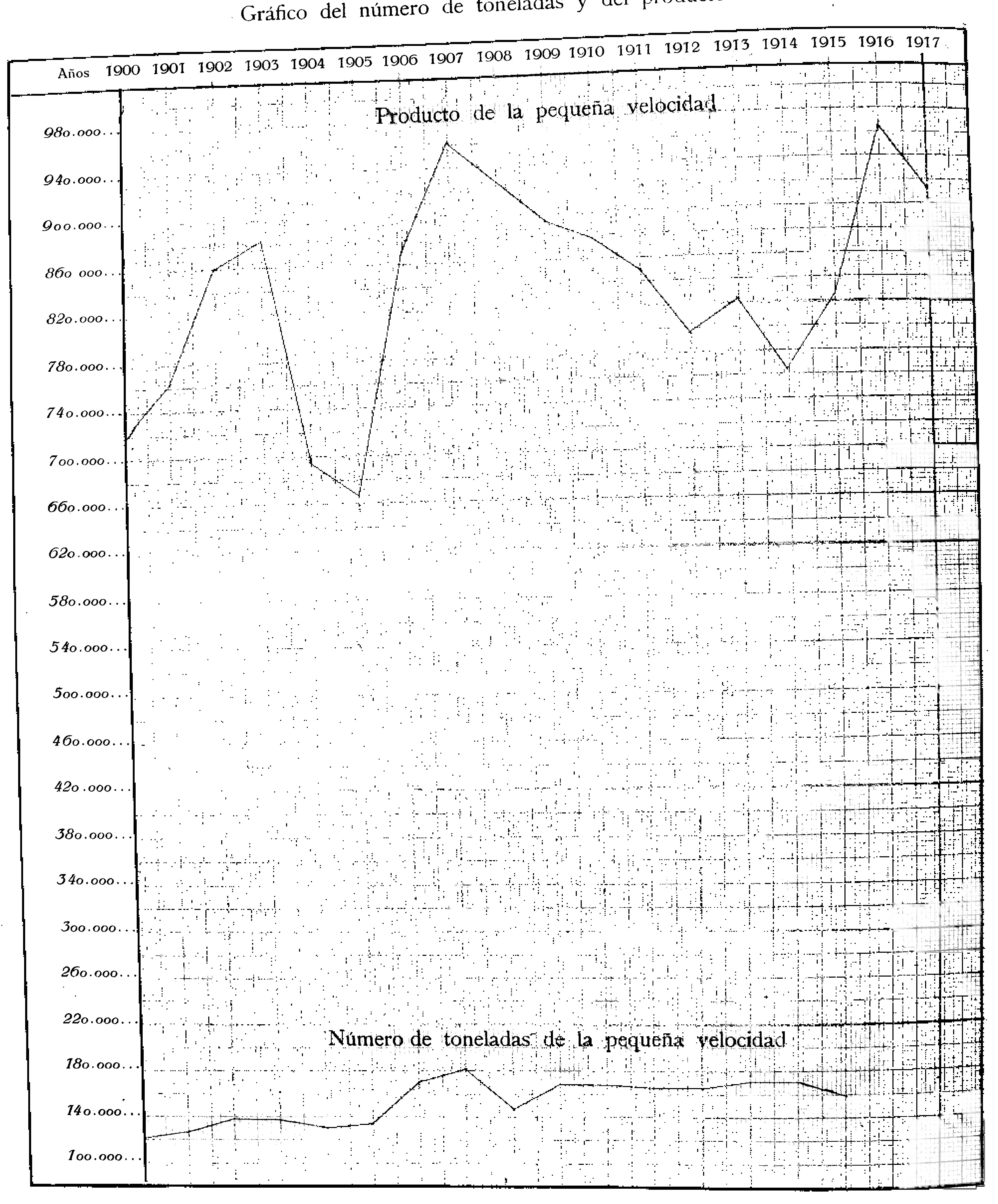
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca

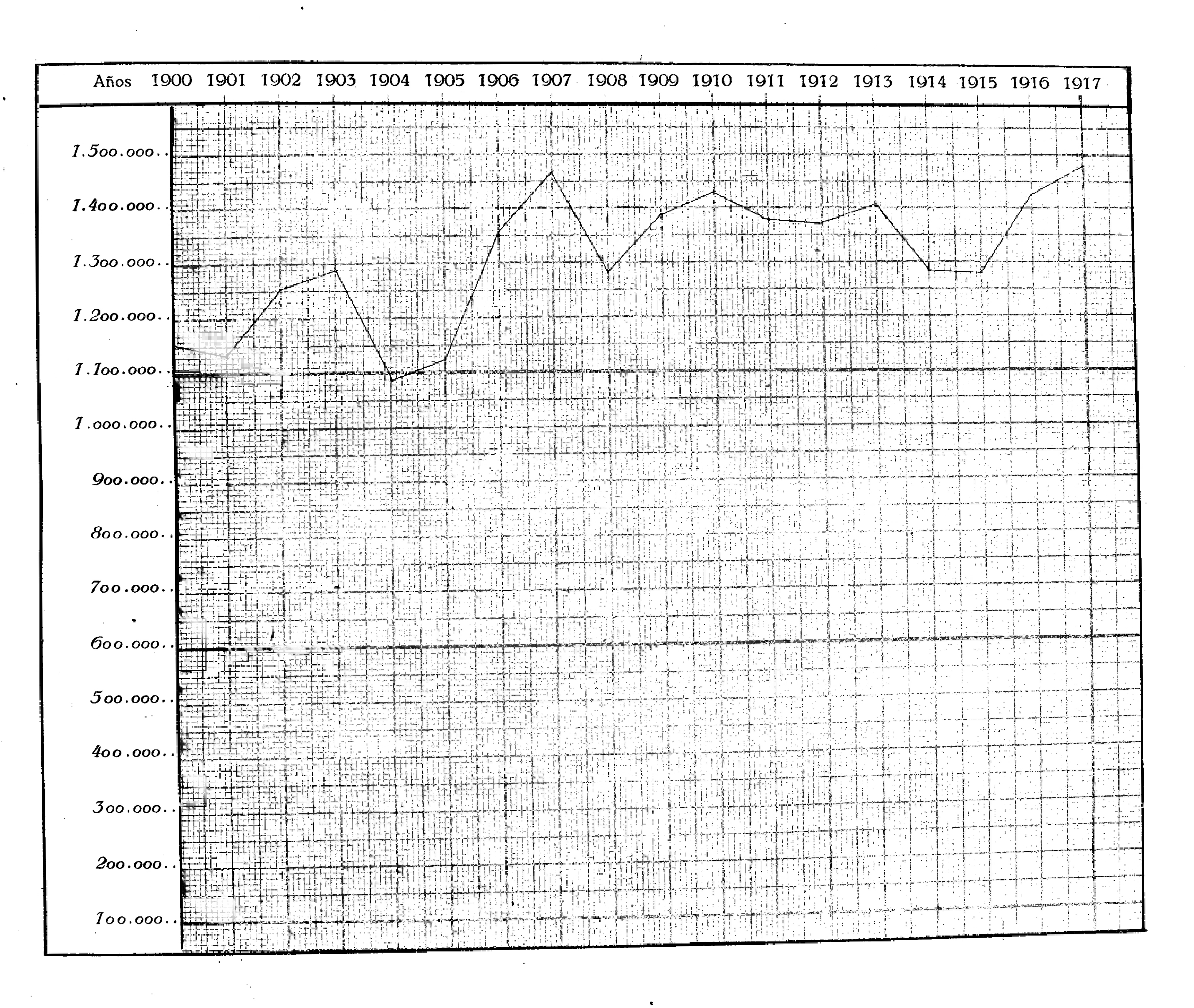
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



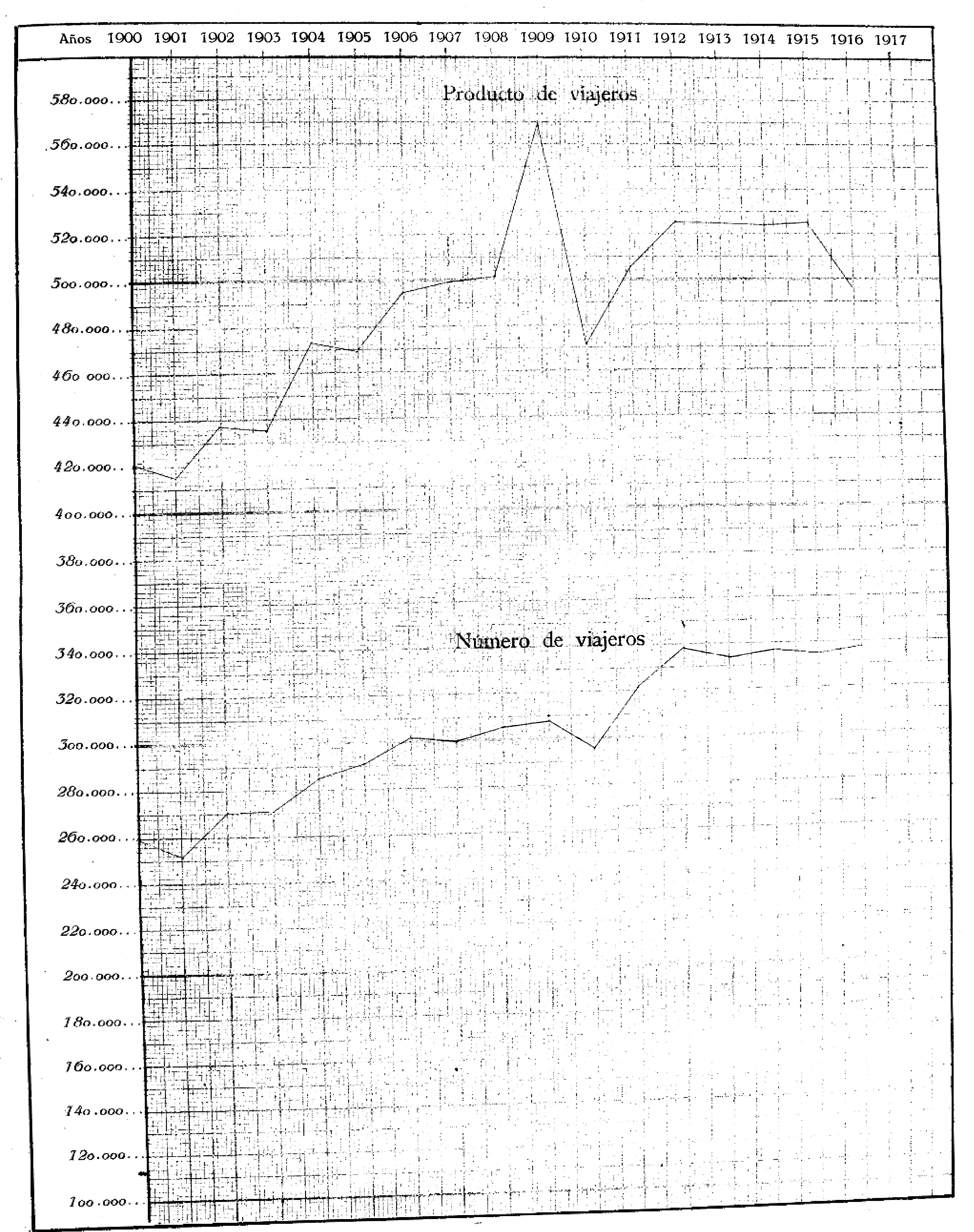
Compañía del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	75	261.363	421.328	5.617	»	»	»	36.329	168.780	2.250	»	660.592	8.807
1901	»	252.726	415.477	5.539	»	»	»	37.439	249.244	3.323	»	664.721	8.862
1902	»	271.191	438.815	5.850	»	»	»	40.425	252.643	3.368	»	691.458	9.219
1903	»	271.521	436.826	5.824	»	»	»	50.687	282.231	3.763	»	719.057	9.587
1904	»	285.872	474.849	6.331	»	»	»	62.532	313.472	4.179	»	788.322	10.510
1905	»	291.783	470.007	6.266	»	»	»	60.567	312.986	4.173	»	782.994	10.430
1906	»	302.808	495.128	6.601	4.304	72.873	971	62.241	254.282	3.390	»	822.284	11.234
190	»	300.794	499.127	6.655	4.316	76.991	1.026	65.681	283.697	3.782	»	859.816	11.747
1908	»	306.886	501.589	6.687	5.007	82.201	1.096	70.735	300.900	4.012	»	884.690	12.088
1909	»	308.721	570.972	7.612	4.550	82.369	1.098	63.675	283.805	3.784	»	937.146	12.804
1910	»	296.735	472.395	6.298	4.126	75.106	1.001	64.964	359.155	4.788	»	831.550	11.361
1911	»	322.459	505.628	6.741	5.250	»	»	64.780	381.780	5.091	»	887.408	12.124
1912	»	339.913	526.093	7.014	»	79.692	1.062	74.690	343.402	4.578	»	949.187	12.665
1913	»	334.116	525.850	7.011	»	83.394	1.111	85.694	382.271	5.096	»	991.516	13.220
1914	»	337.962	523.754	6.983	»	83.351	1.111	72.828	310.633	4.141	»	917.739	12.236
1915	»	335.023	526.936	7.025	»	85.722	1.142	74.568	331.184	4.415	»	943.842	12.584
1916	»	338.359	497.304	6.630	»	83.451	1.112	79.380	356.359	4.751	»	937.114	12.494
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—No se disponía de Memorias de la Compañía, y los datos que figuran en este cuadro están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento.

Compañía del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago

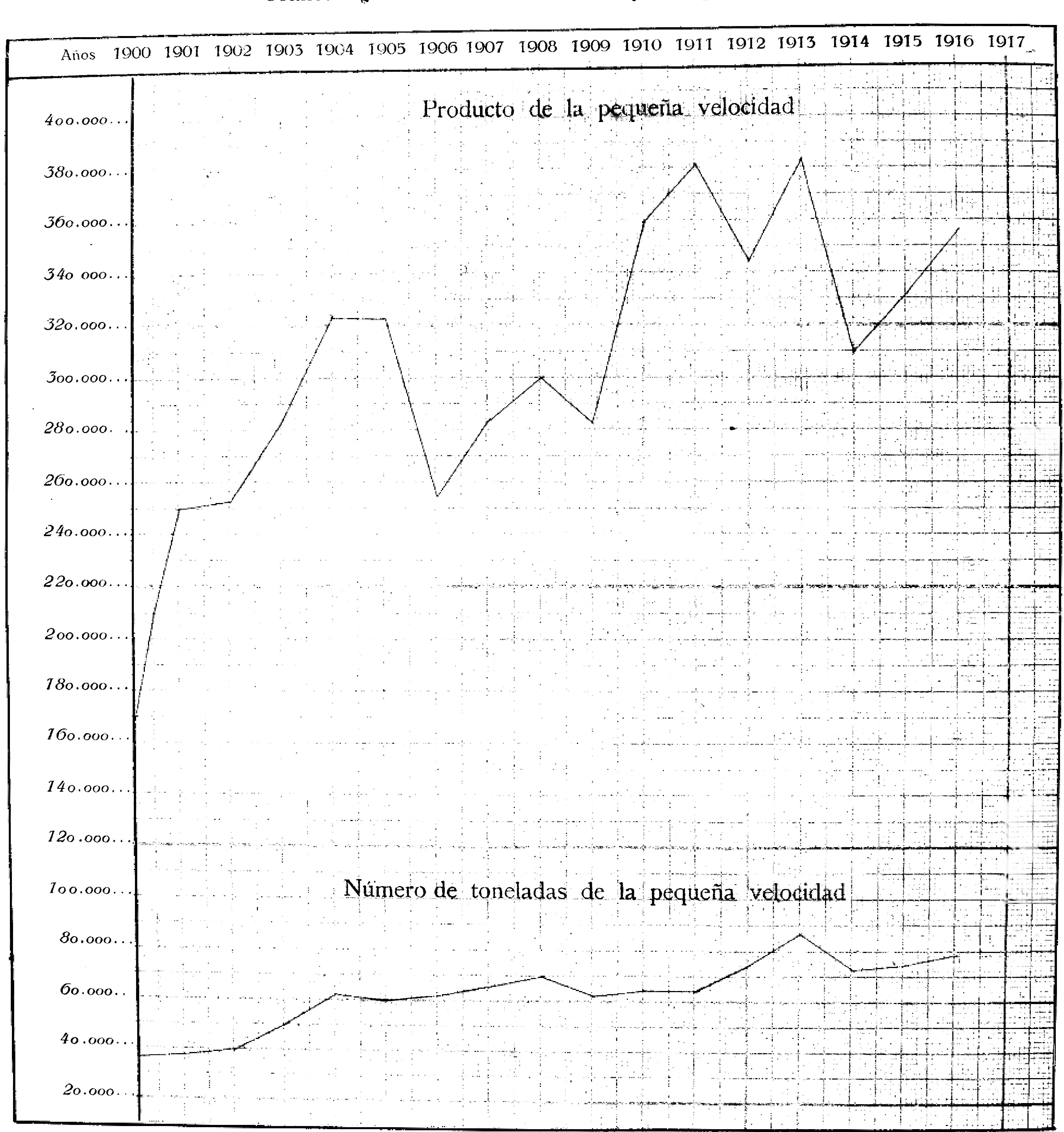
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago

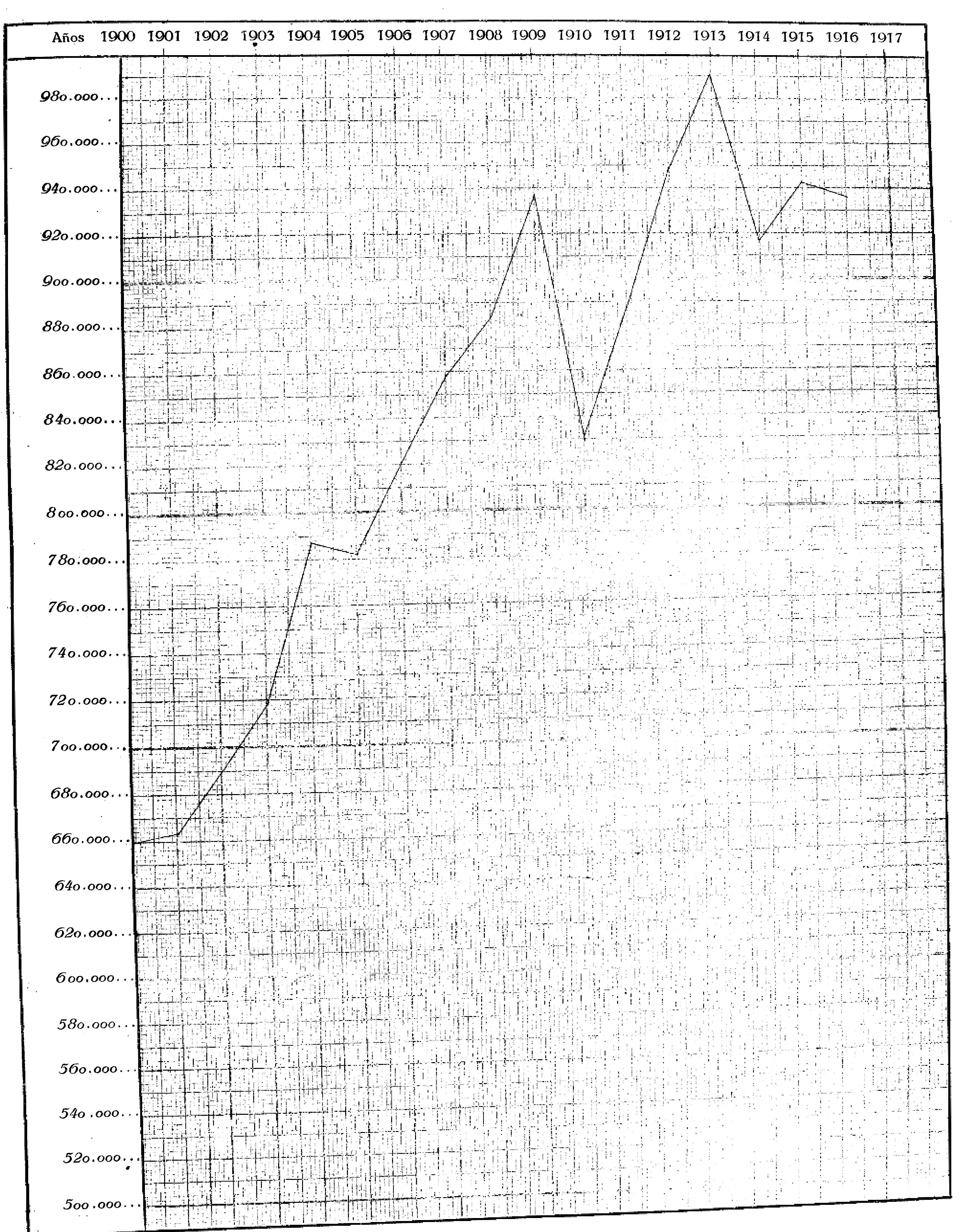
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



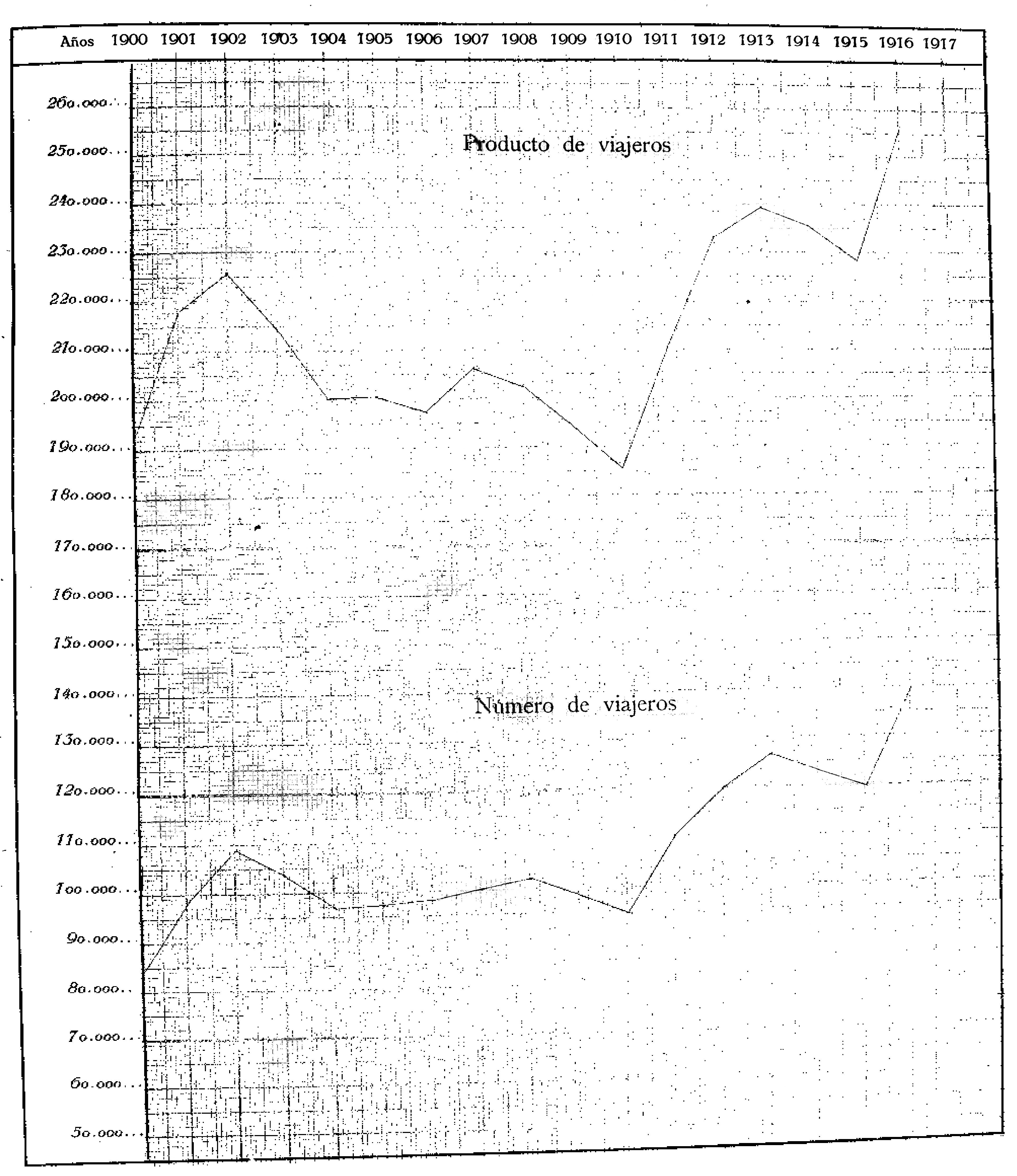
Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	55	83.031	194.118,93	3.529,43	»	31.472,65	572,23	44.774	205.479,89	3.735,99	46.057,80	477.129,27	8.675
1901	»	97.905	218.300,59	3.969,10	»	20.812,91	378,41	47.041	218.327,21	3.969,58	57.895,99	515.336,70	9.369
1902	55	108.690	225.822,88	4.105,87	»	20.339,27	369,80	48.747	226.831,05	4.124,20	70.804,14	543.797,34	9.887
1903	»	103.531	214.367,67	3.897,59	740	24.147,01	439,03	52.460	245.493,87	4.463,52	44.979,08	528.987,63	9.610
1904	»	96.724	199.973,12	3.635,87	734	27.472,05	499,49	59.020	271.986,88	4.945,21	61.024,32	560.456,37	10.190
1905	»	97.144	200.201,21	3.640,03	645	25.545,64	464,46	52.139	249.590,68	4.539,83	48.288,74	523.726,92	9.522
1906	»	97.538	197.273,20	3.586,78	750	26.811,07	487,47	56.571	268.260,55	4.877,46	30.987,49	523,332,31	9.515
1907	»	100.177	205.962,91	3.744,78	738	29.157,28	530,13	54.363	261.232,34	4.749,67	43.704,64	540.057,17	9.819
1908	»	101.665	202.175,21	3.675,91	808	32.119,04	583,98	60.394	285.046,23	5.182,65	33.484,58	552.825,06	10.051
1909	»	98.074	193.962,32	3.526,58	739	28.635,06	521,01	60.351	282.332,47	5.133,31	45.950,02	550.900,87	10.016
1910	»	93.893	185.200,74	3.367,28	771	28.135,24	511,55	57.411	277.553,16	5.046,42	35.432,60	526.321,74	9.569
1911	»	110.037	210.203,59	3.821,88	1.667	47.205,53	858,28	62.061	288.193,24	5.239,87	29.733,02	575.335,38	10.460
1912	»	119.608	232.747,70	4.231,77	1.080	34.939,48	635,26	68.657	316.118,65	5.747,61	34.027,84	617.833,67	11.233
1913	»	125.920	239.011,05	4.345,65	1.152	35.538,17	646,14	69.791	323.546,62	5.882,66	49.527,40	647.623,24	11.775
1914	»	122.401	235.386,39	4.279,75	1.267	39.045,75	709,92	62.107	294.271,46	5.350,39	32.673,26	601.376,86	10.934
1915	»	119.596	227.893,08	4.143,51	1.321	37.397,94	679,96	70.943	326.555,16	5.937,36	40.520,35	632.366,53	11.497
1916	»	139.216	255.472,60	4.644,95	1.921	52.429,41	953.26	83.752	380.561,62	6.919,31	45.607,05	734.070,68	13.346
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o deducidas de los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía.

Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca

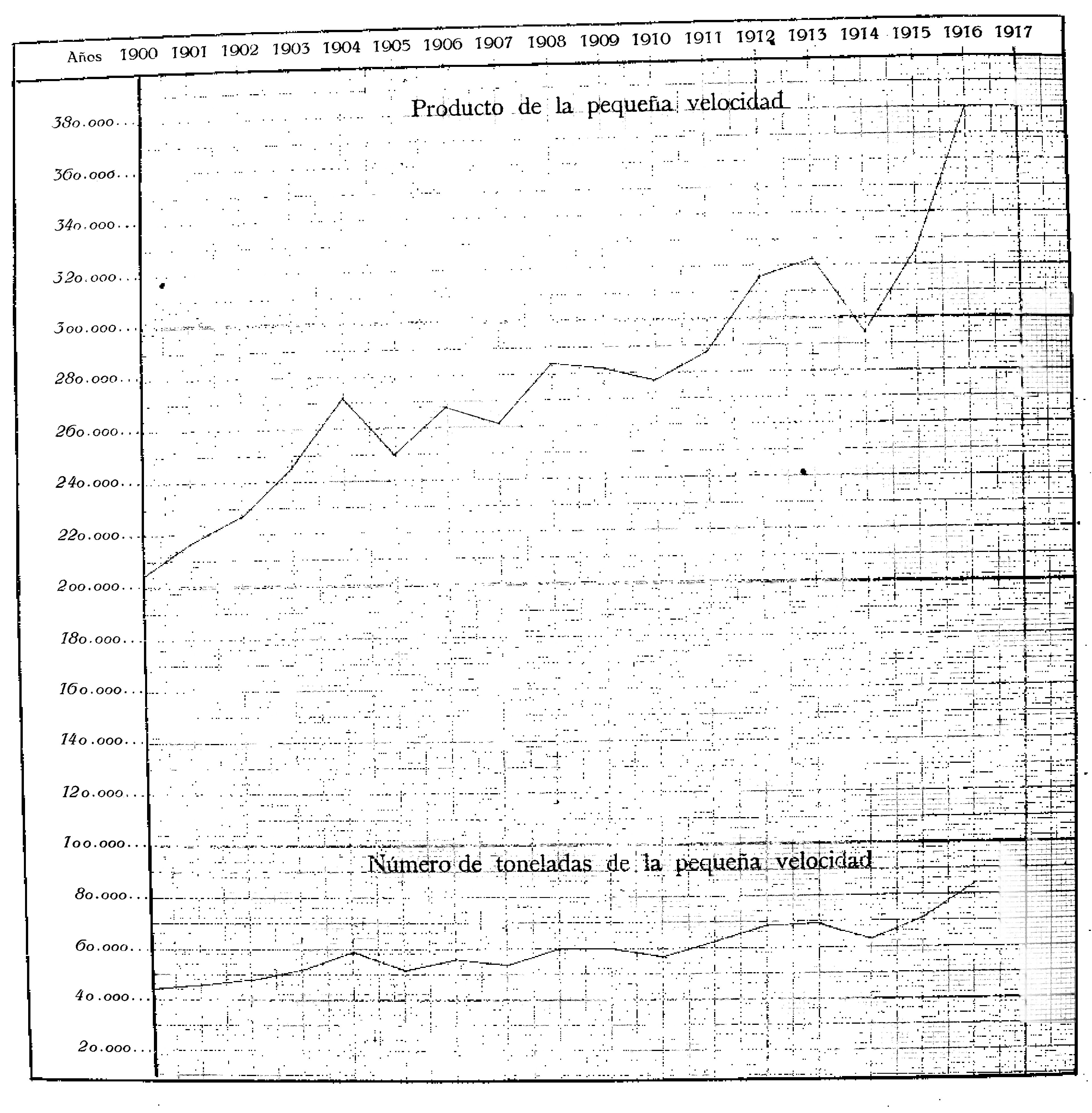
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca

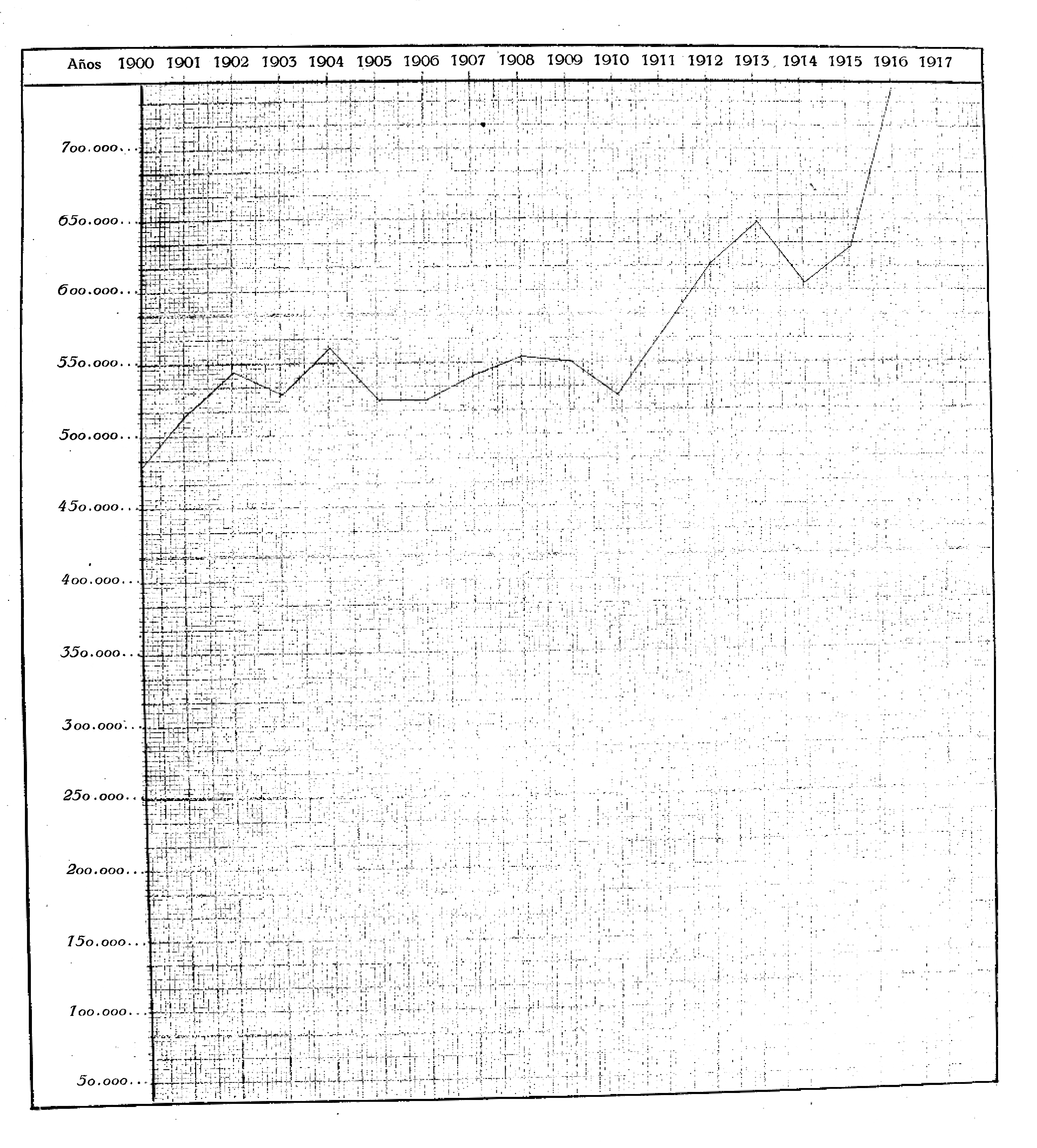
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Alcalá y a Carmona

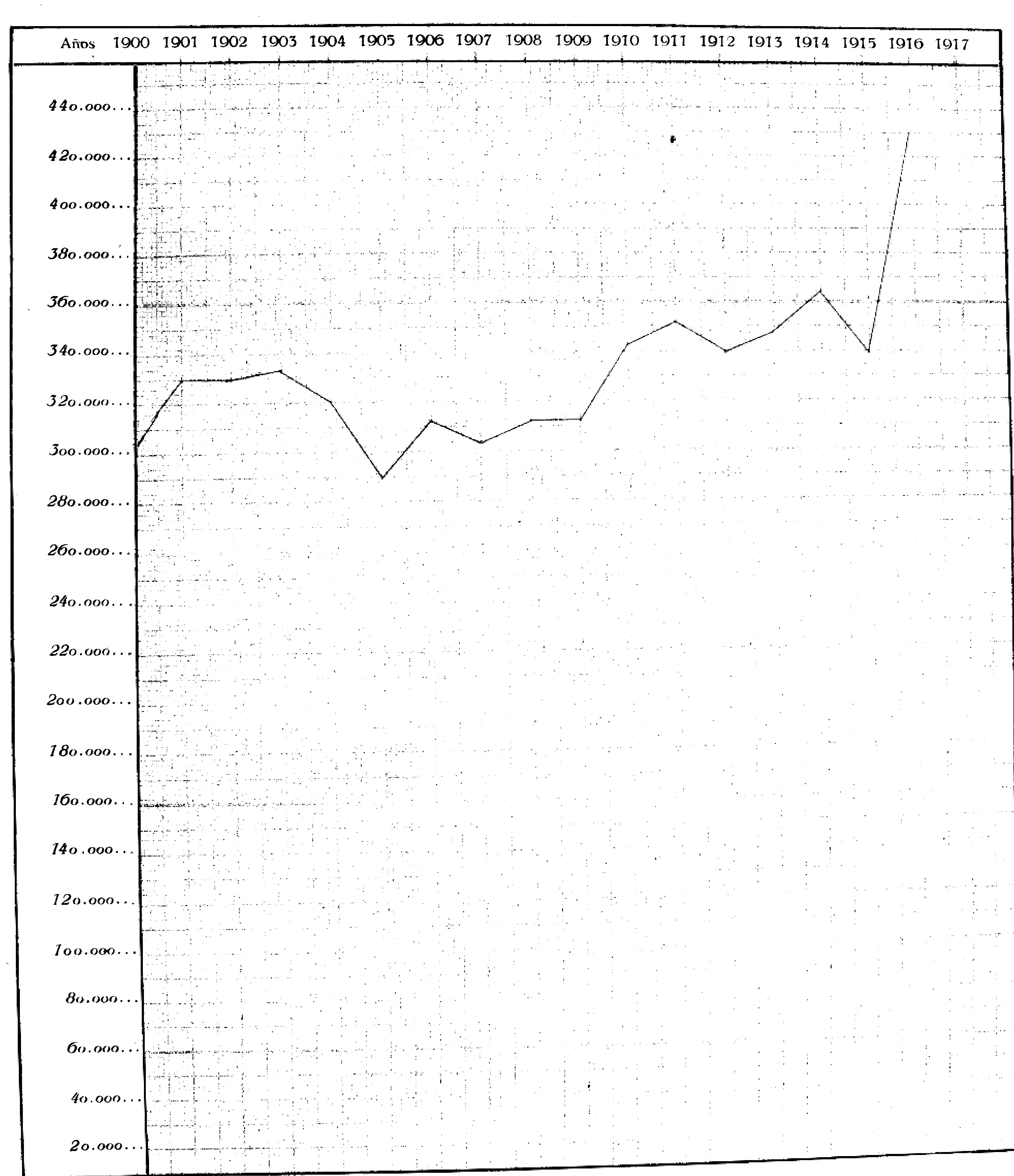
Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Numero transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	43	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	304.933	7.091
1901	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	330.484	7.685
1902	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	329.908	7.672
1903	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	333.819	7.763
1904	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	320 427	7.451
1905	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	290.828	6.763
1906	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	312.831	7.275
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	303.588	7.060
1908	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	312.397	7.265
1909	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	312.554	7.273
1910	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	343.869	7.996
1911	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	351.946	8.184
1912	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	339.444	7.894
1913	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	348.870	8.113
1914	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	363.191	8.446
1915	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	339.707	7.900
1916	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	430.260	10.006
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—La Compañía de esta línea libre, ha enviado una nota con los ingresos totales correspondientes a los años 1900 a 1908 inclusives. Los ingresos correspondientes a los años 1909 a 1916, están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento. No se tiene ningún detalle sobre la distribución de estos ingresos en viajeros y mercancías.

Compañía de Ferrocarriles de Sevilla a Alcalá y a Carmona

(LÍNEA LIBRE)

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



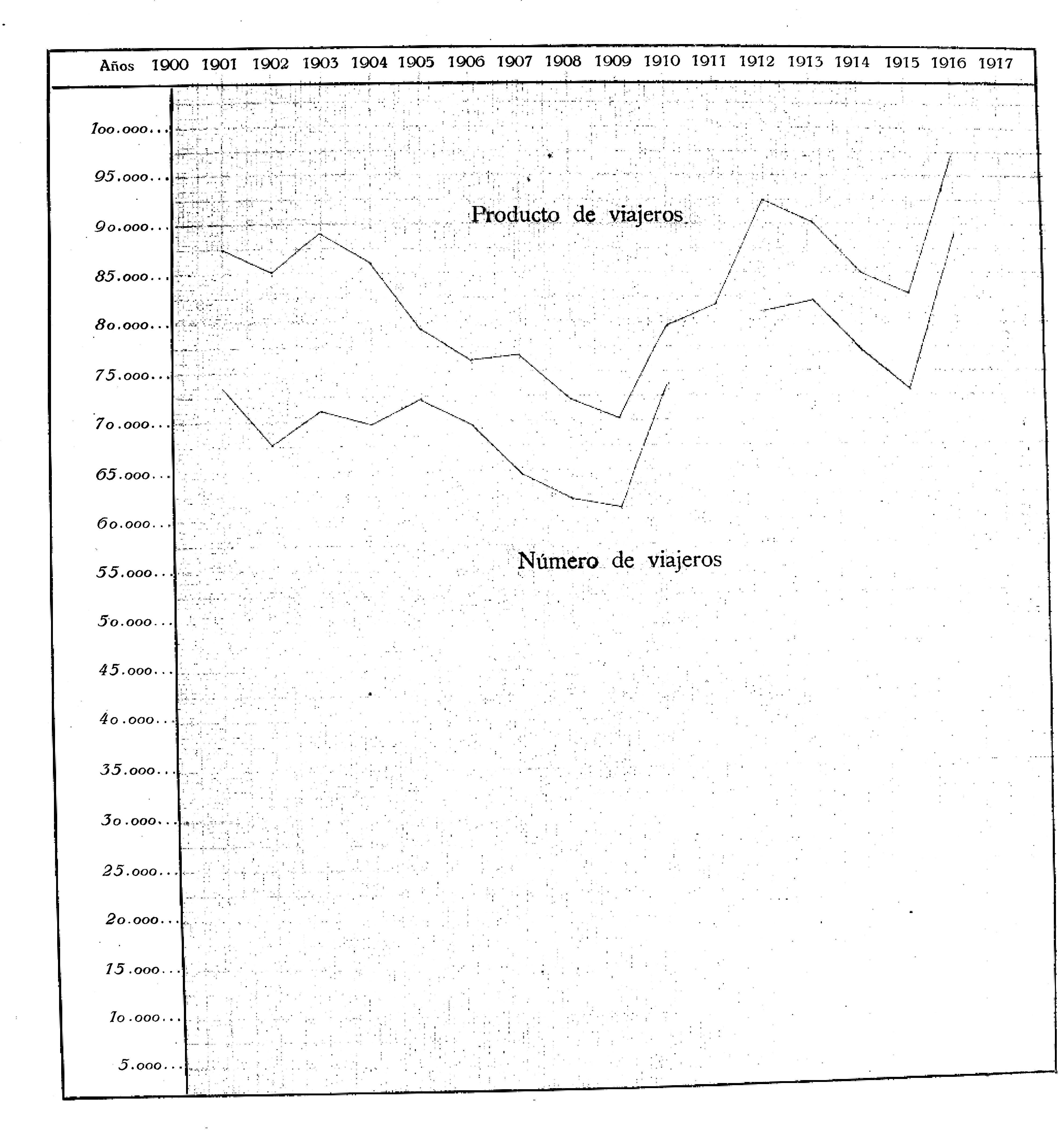
Compañía del Ferrocarril del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	111.831	3.022
1901	37	73.650	87.473	2.364	»	»	»	7.572	39.629	1.071	»	127.102	3.435
1902	»	67.744	84.963	2.296	»	»	»	12.610	59.324	1.603	»	144.287	3.899
1903	»	71.107	88.992	2.405	»	»	»	9.553	49.314	1.332	»	138.306	3.738
1904	»	69.392	86.235	2.330	»	»	»	10.328	37.032	1.000	»	123.267	3.331
1905	»	72.137	79.409	2.146	»	6.524	176	9.543	35.049	947	»	120.982	3.242
1906	»	69.749	76.292	2.061	»	6.034	163	10.040	48.965	1.323	»	131.291	3.548
1907	»	64.559	76.559	2.069	»	6.414	173	8.157	42.186	1.140	»	125.159	3.382
1908	»	61.994	72.228	1.952	»	6.464	174	9.307	45.450	1.228	»	124.143	3.355
1909	»	61.283	70.265	1.899	»	5.925	160	12.136	54.016	1.459	»	130.206	3.519
1910	»	73.425	79.587	2.151	»	6.877	185	9.070	57.927	1.565	»	144.391	3.902
1911	»	70.426	81.585	2.205	»	6.765	182	10.477	52.867	1.428	»	141.217	3.816
1912	»	80.803	92.433	2.498	»	6.675	180	9.320	56.683	1.532	»	155.791	4.210
1913	»	82.028	90.111	2.435	»	7.063	190	9.807	64.084	1.732	»	161.258	4.358
1914	»	77.008	84.892	2.294	»	6.127	165	10.985	56.924	1.538	»	147.943	3.998
1915	»	72.955	82.884	2.240	»	8.763	236	11.888	66.348	1.793	»	157.995	4.270
1916	»	88.704	96.875	2.618	»	12.748	344	12.460	83.510	2.257	»	193.133	5.219
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.--No se disponía de Memorias de la Compañía y por ello los datos que figuran en el presente cuadro están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento, que, como carecía también de los datos referentes a 1908 y 1909, se han tomado del Anuario de la Torre.

Compañía del Ferrocarril del Puerto de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda

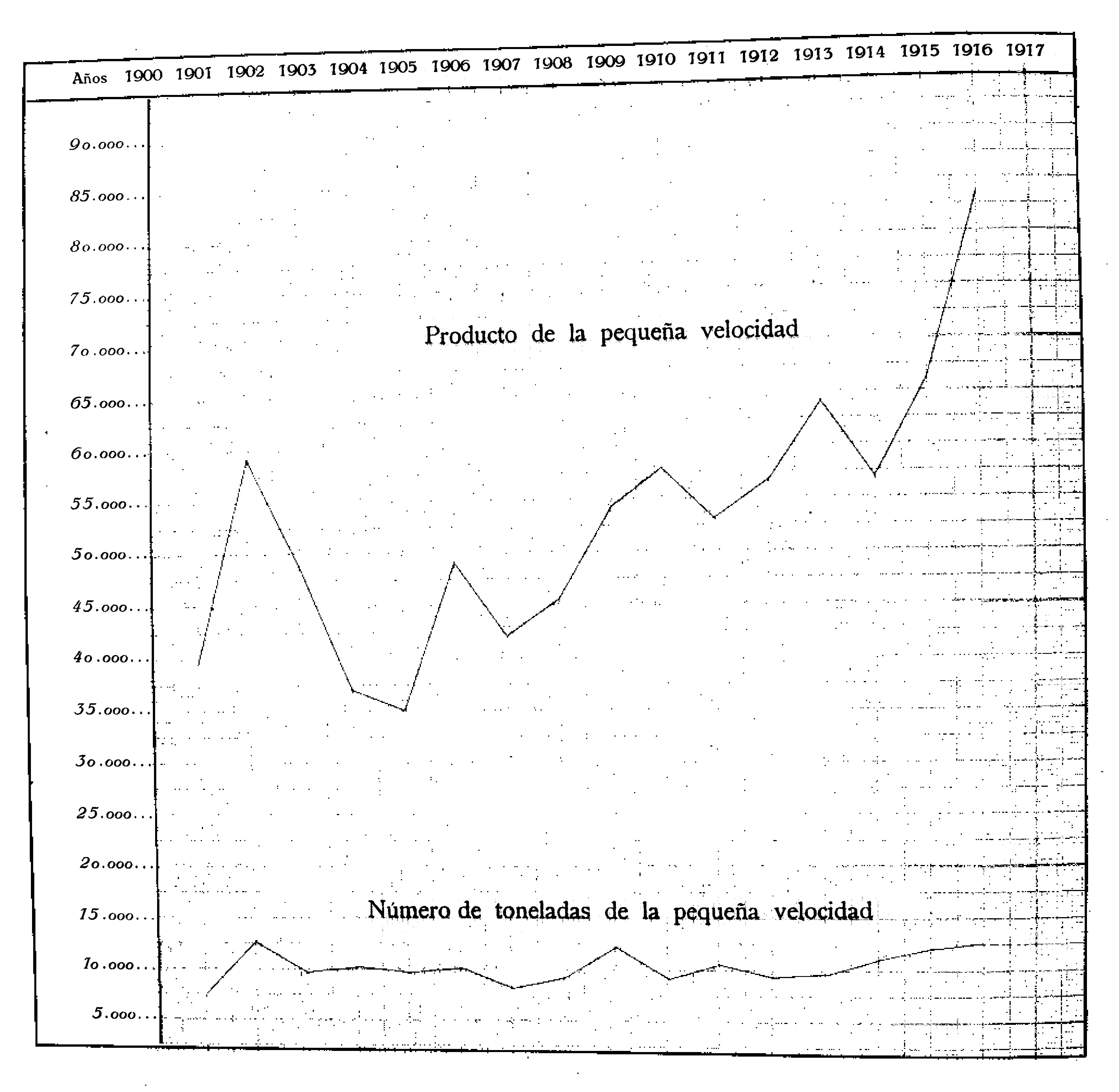
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril del Puerto de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda

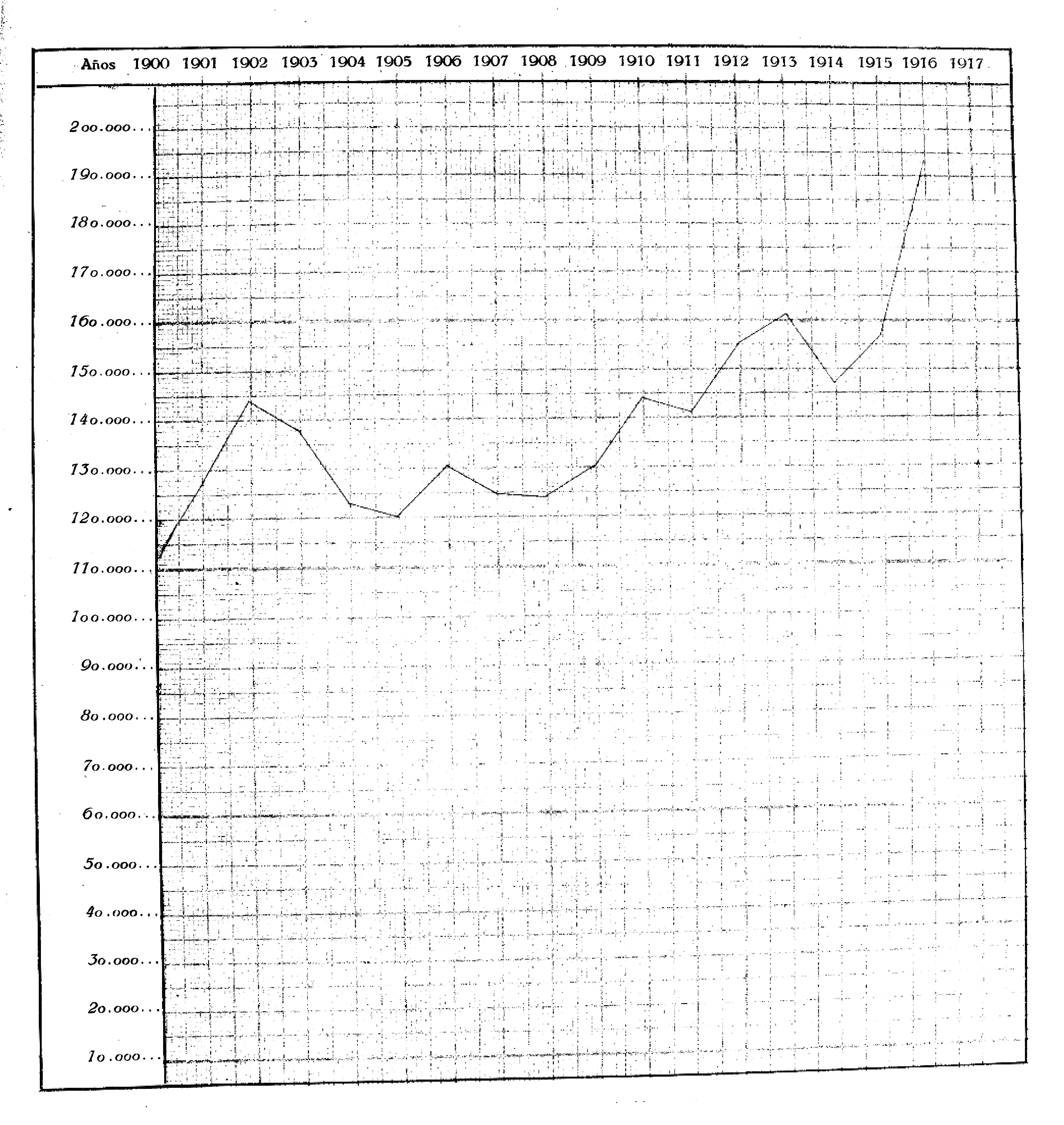
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía del Ferrocarril del Puerto de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



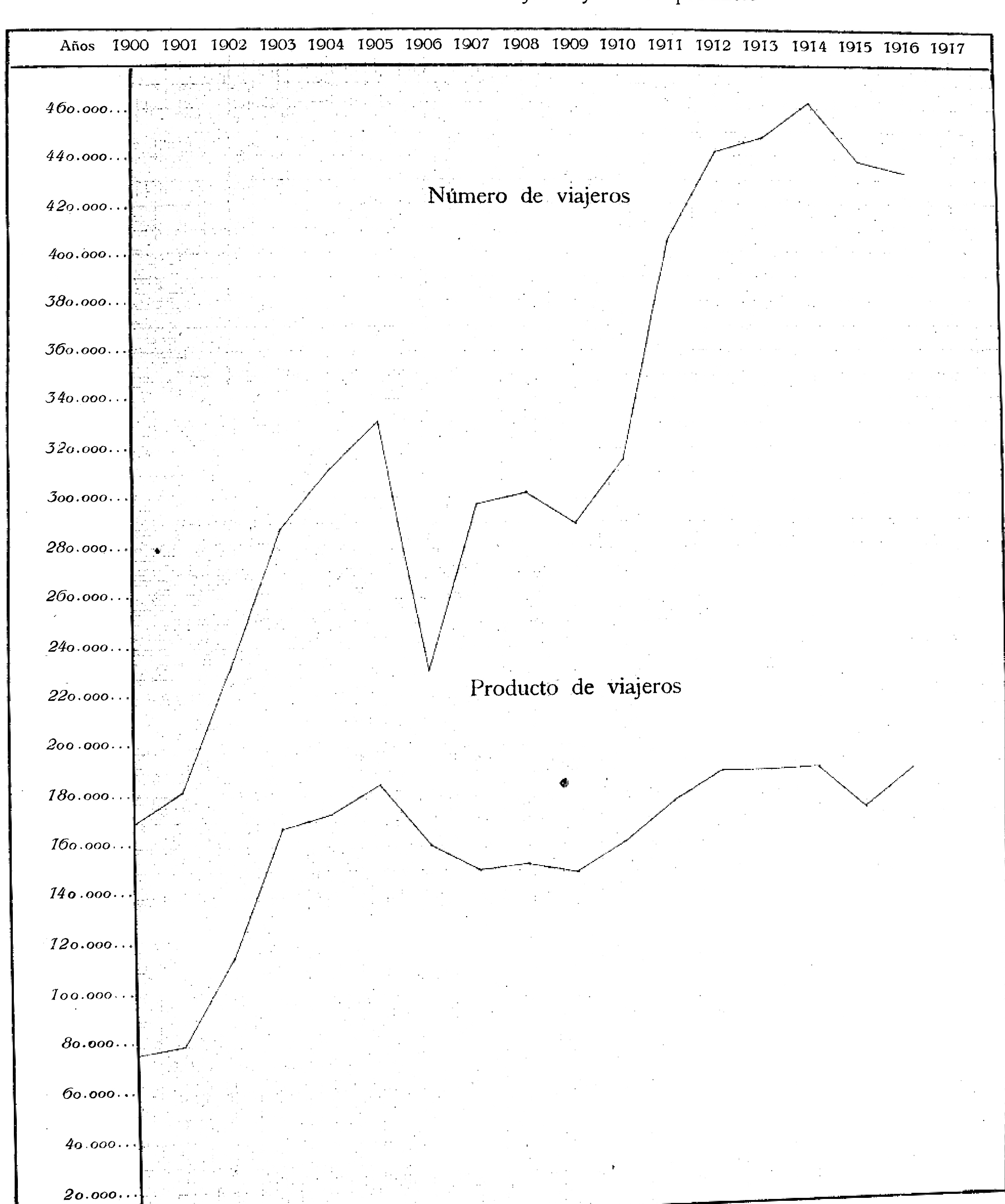
Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón

Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	23	171.556	77.677	3.377	»	»	»	43.748	74.275	3.229	»	151.962	6.607
1901	23	183.120	80.532	3.501	»	»	»	49.659	93.884	4.081	»	174.416	7.583
1902	30	233.084	116.248	3.874	»	»	»	59.015	102.734	3.425	»	218.982	7.299
1903	»	288.215	167.381	5.579	»	»	»	80.077	132.929	4.431	»	300.310	10.010
1904	»	312.276	174.631	5.821	»	»	»	67.773	128.933	4.297	»	303.564	10.118
1905	»	331.192	184.979	6.165	»	»	»	74.657	144.271	4.810	»	329.250	10.975
1906	31	231.622	161.797	5.219	»	2.958	95	75.096	137.538	4.436	»	302.293	10.076
1907	»	297.748	150.359	4.850	»	2.732	88	74.214	141.954	4.579	»	295.045	9.517
1908	»	303.573	152.147	4.908	»	2.453	79	78.776	154.029	4.968	»	308.629	9.955
1909	»	290.602	148.190	4.780	»	3.032	97	78.064	153.742	4.959	»	304.964	9.837
1910	32	315.310	159.807	4.994	»	2.961	95	77.219	157.861	4.933	»	320.629	10.019
1911	»	406.850	176.146	5.504	»	3.672	114	78.228	158.596	4.956	»	338.414	10.575
1912	»	442.420	187.991	5.875	»	»	»	82.679	161.195	5.037	»	349.186	10.912
1913	»	447.050	187.850	5.870	»	3.294	102	86.740	164.613	5.144	»	355.757	11.117
1914	»	462.236	188.781	5.899	»	3.536	110	78.788	137.677	4.302	»	329.994	10.312
1915	»	438.710	172.842	5.401	»	3.503	109	77.793	137.878	4.308	»	314.223	9.819
1916	»	433.455	187.461	5.858	»	4.577	141	92.812	168.457	5.264	»	360.495	11.265
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—No se disponía de Memorias de la Compañía y los datos que figuran en este cuadro están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento.

Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón

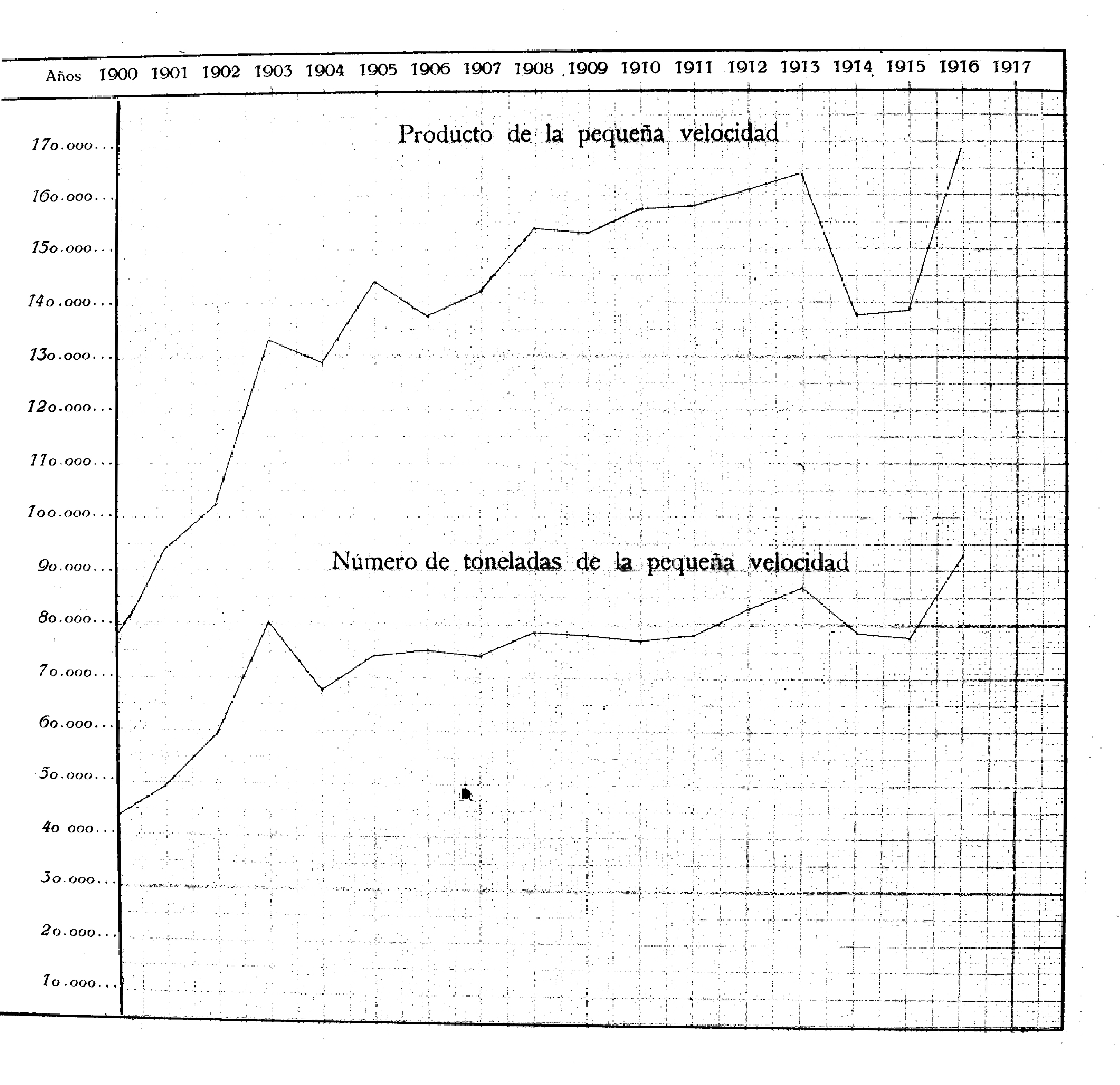
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón

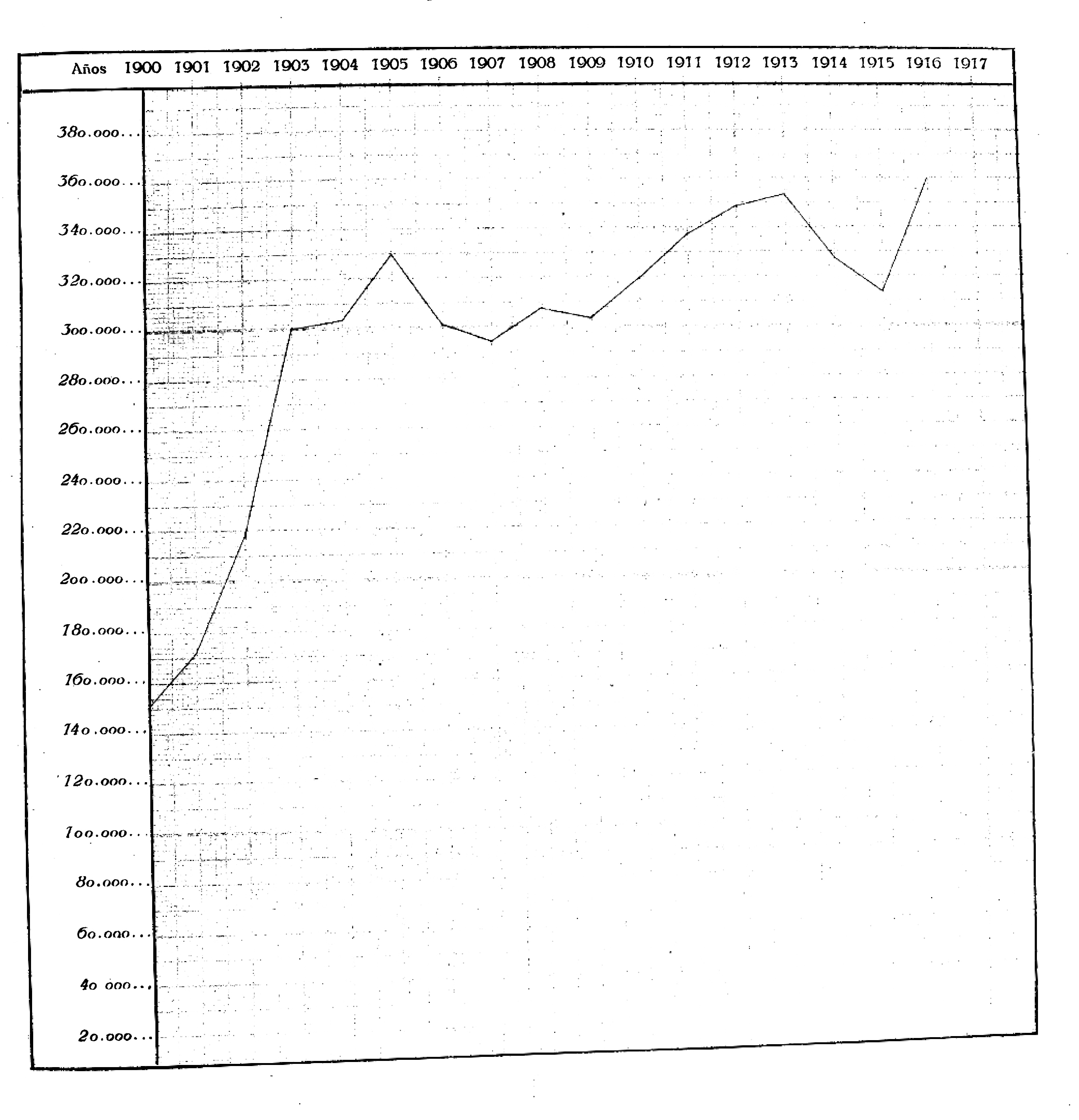
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



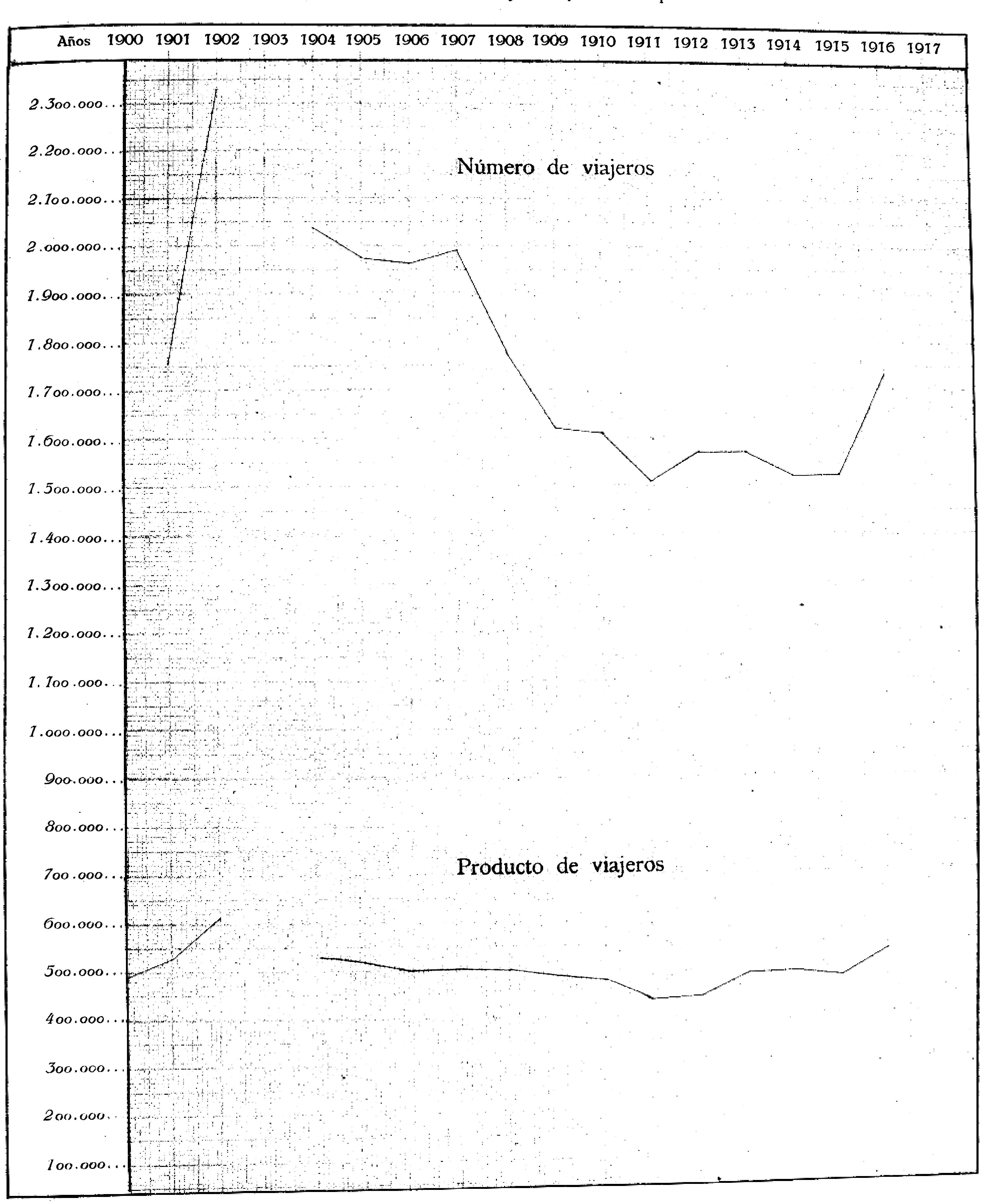
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete

Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*	Toneladas transportadas	Producto — *Pesetas*	Producto por kilómetro — *Pesetas*		EN TOTAL — *Pesetas*	Por kilómetro — *Pesetas*
1900	12	»	489.778	40.814	»	37.059	3.088	»	629.016	52.418	»	1.155.853	96.321
1901	»	1.756.344	528.670	44.055	»	45.239	3.769	»	554.305	46.192	»	1.128.214	94.017
1902	»	2.333.849	607.374	50.614	»	47.615	3.968	510.080	593.100	49.425	»	1.248.089	104.006
1903	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.372.679	114.389
1904	12	2.037.805	532.989	44.415	»	»	»	430.530	704.524	58.710	»	1.237.513	103.126
1905	»	1.976.541	518.392	43.199	»	73.404	6.117	651.106	850.130	70.844	»	1.441.926	120.160
1906	»	1.964.250	498.360	41.530	4.862	51.877	4.306	570.220	786.496	65.541	»	1.336.733	111.394
1907	»	1.991.948	504.445	42.037	6.036	52.126	4.343	507.746	783.289	65.274	»	1.339.860	111.655
1908	16	1.766.739	502.606	31.412	5.283	77.309	4.831	433.184	678.746	42.421	»	1.258.661	74.916
1909	»	1.623.884	482.892	30.180	4.711	94.792	5.924	605.617	799.974	49.998	»	1.377.658	86.103
1910	»	1.609.200	476.380	29.898	4.677	58.072	3.629	634.066	863.993	53.999	»	1.398.445	87.403
1911	»	1.507.562	433.556	27.097	4.723	42.368	2.648	530.431	847.667	52.979	»	1.323.591	82.724
1912	18	1.569.617	439.860	24.992	4.790	53.637	2.979	690.031	1.048.627	58.257	»	1.542.124	85.673
1913	»	1.570.267	484.013	26.889	5.025	54.714	3.039	869.869	1.303.507	72.417	»	1.842.234	102.346
1914	»	1.518.443	490.831	27.268	4.754	53.505	2.972	767.697	1.257.616	69.867	»	1.801.952	100.108
1915	»	1.522.103	480.914	26.717	4.389	51.475	2.859	775.612	1.297.212	72.067	»	1.829.601	101.644
1916	»	1.733.970	536.353	29.797	5.719	59.644	3.313	1.010.533	1.742.196	96.788	»	2.338.193	129.899
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.135.144	118.619

OBSERVACIONES.—De las Memorias del Consejo de Administración de las Compañías, años 1908 a 1917 inclusives, están tomados los productos brutos totales; pero como no se detalla en dichas Memorias lo que corresponde a Viajeros y a Mercancías, se han tomado los datos de la Estadística del Ministerio de Fomento, y de dicha Estadística están tomados los datos referentes a los años 1900 a 1907, completados en algunos años con los del Anuario de La Torre.

Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete

Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete

PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto

Años 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917

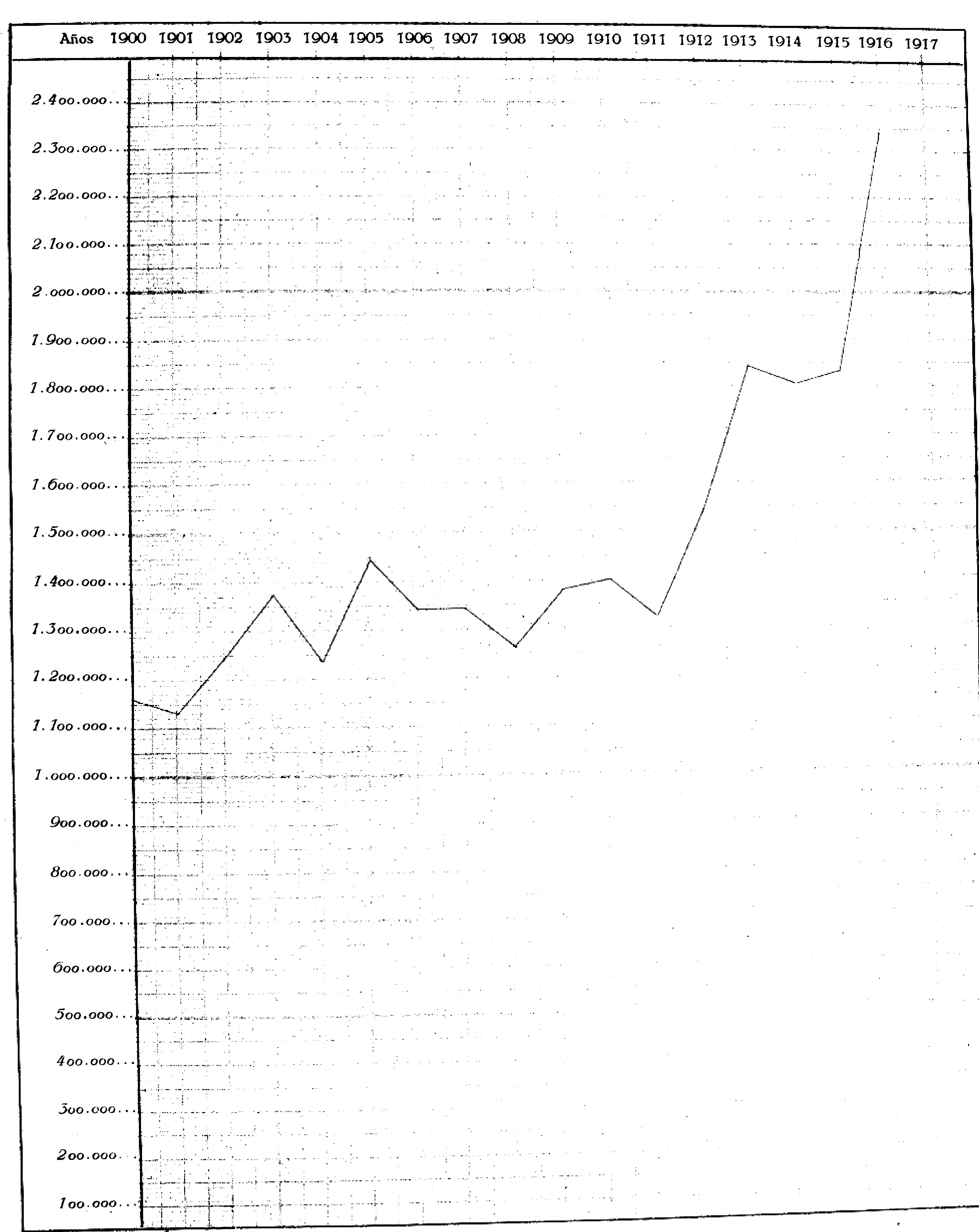
2.000.000
1.900.000
1.800.000
1.700.000
1.600.000
1.500.000
1.400.000
1.300.000
1.200.000
1.100.000
1.000.000
900.000
800.000
700.000
600 000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000

Producto de la pequeña velocidad

Número de toneladas de la pequeña velocidad

Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



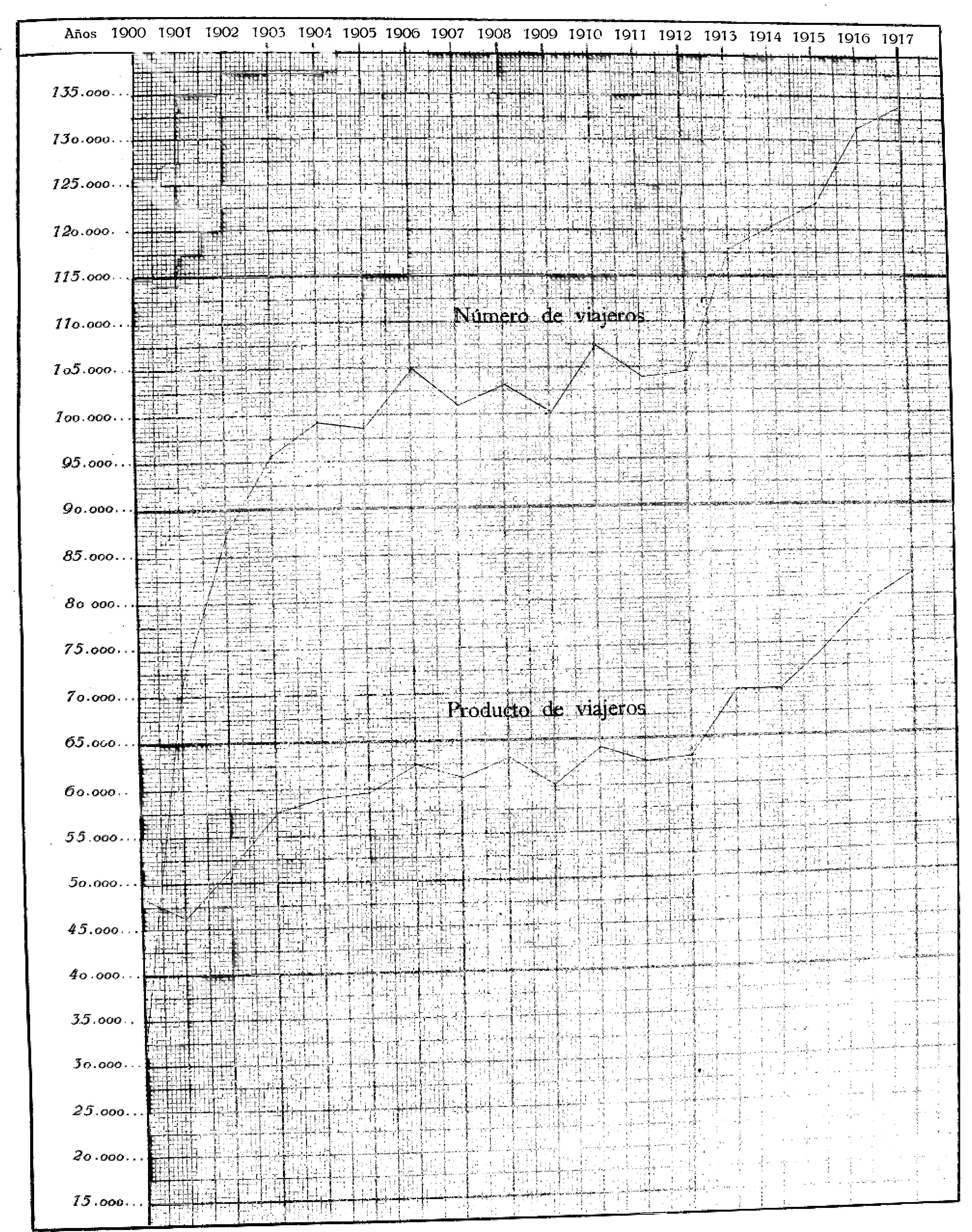
Compañía de Ferrocarriles y Tranvías (línea de Mollet a Caldas de Mont-buy)

Años	Longitud — Kilómetros	GRAN VELOCIDAD						PEQUEÑA VELOCIDAD			VARIOS — Pesetas	PRODUCTO BRUTO	
		VIAJEROS			MERCANCÍAS			MERCANCÍAS					
		Número transportado	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transpo tadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas	Toneladas transportadas	Producto — Pesetas	Producto por kilómetro — Pesetas		EN TOTAL — Pesetas	Por kilómetro — Pesetas
1900	16	33.419	48.417,28	3.026,20	»	911,26	56,95	6.053	23.507,73	1.469,23	»	72.836,27	4.552,26
1901	»	71.617	46.022,44	2.876,40	»	1.009,11	63,06	11.318	20.946,31	1.309,14	»	67.977,86	4.248,61
1902	»	87.716	51.755,12	3.234,69	»	1.334,19	83,38	15.251	27.898,75	1.743,67	»	80.988,06	5.061,75
1903	»	95.830	57.604,15	3.600,24	»	1.892,80	118,30	21.259	36.880,85	2.305,05	»	96.377,80	6.023,61
1904	»	99.209	59.119,90	3.694,99	»	1.348,74	84,29	26.990	46.041,87	2.877,61	»	106.510,51	6.656,90
1905	»	98.806	59.508,60	3.719,28	»	1.640,56	102,53	27.106	44.917,18	2.807,32	»	106.066,34	6.629,14
1906	»	104.954	62.596,36	3.912,27	»	1.841,86	115,11	28.117	47.210,34	2.950,64	»	111.648,56	6.978,03
1907	»	101.283	61.003,91	3.812,74	»	2.031,73	126,98	32.874	55.567,38	3.472,96	»	118.603,02	7.412,68
1908	»	103.320	63.039,41	3.939,96	»	1.748,91	109,30	30.841	52.010,15	3.250,63	»	116.798,47	7.299,90
1909	»	99.918	60.199,27	3.762,45	»	1.965,54	122,84	33.885	56.706,19	3.544,13	»	118.871,00	7.429,43
1910	»	107.482	64.034,02	4.002,12	»	1.789,24	111,82	30.571	49.156,03	3.072,25	»	114,979,29	7.186,20
1911	»	103.922	62.843,62	3.927,72	»	1.464,05	91,50	49.786	73.037,03	4.564,81	»	137.344,70	8.584,04
1912	»	104.874	62.904,88	3.931,55	»	2.201,18	137,57	47.889	70.262,77	4,391,42	»	135.368,83	8.460,55
1913	»	117.998	70.607,47	4.412,96	»	2.382,76	148,92	46.403	66.677,55	4.167,34	»	139.667,78	8.729,23
1914	»	120.618	70.571,00	4.410,68	»	2.669,37	166,83	62.148	83.383,90	5.211,49	»	156.624,27	9.789,01
1915	»	123.258	74.661,47	4.666,34	»	3.675,91	229,74	57.775	84.618,65	5.288,66	»	162.956,03	10.184,75
1916	»	131.568	79.566,33	4.972,89	»	4.175,11	260,94	45.744	77.516,01	4.844,75	»	161.257,45	10.078,59
1917	»	133.918	82.702,34	5.168,89	»	5.181,56	323,84	42.501	77.853,53	4.865,84	»	165.737,43	10.358,59

OBSERVACIONES.—Todas las cantidades que figuran en este cuadro están tomadas o deducidas de los datos que se consignan en las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía

Compañía de Ferrocarriles y Tranvías (línea de Mollet a Caldas de Mont-buy)

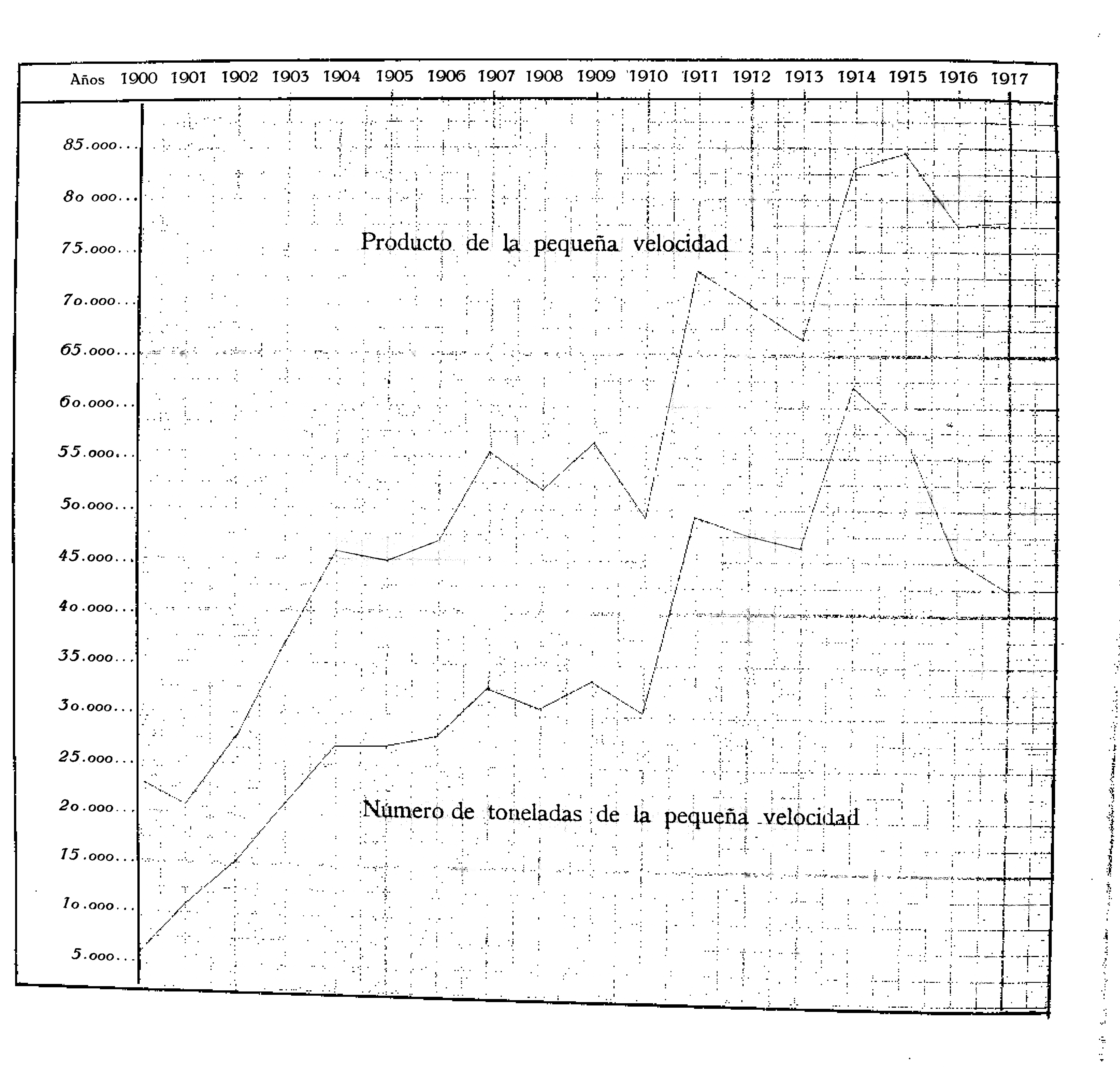
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Compañía de Ferrocarriles y Tranvías (línea de Mollet a Caldas de Mont-buy)

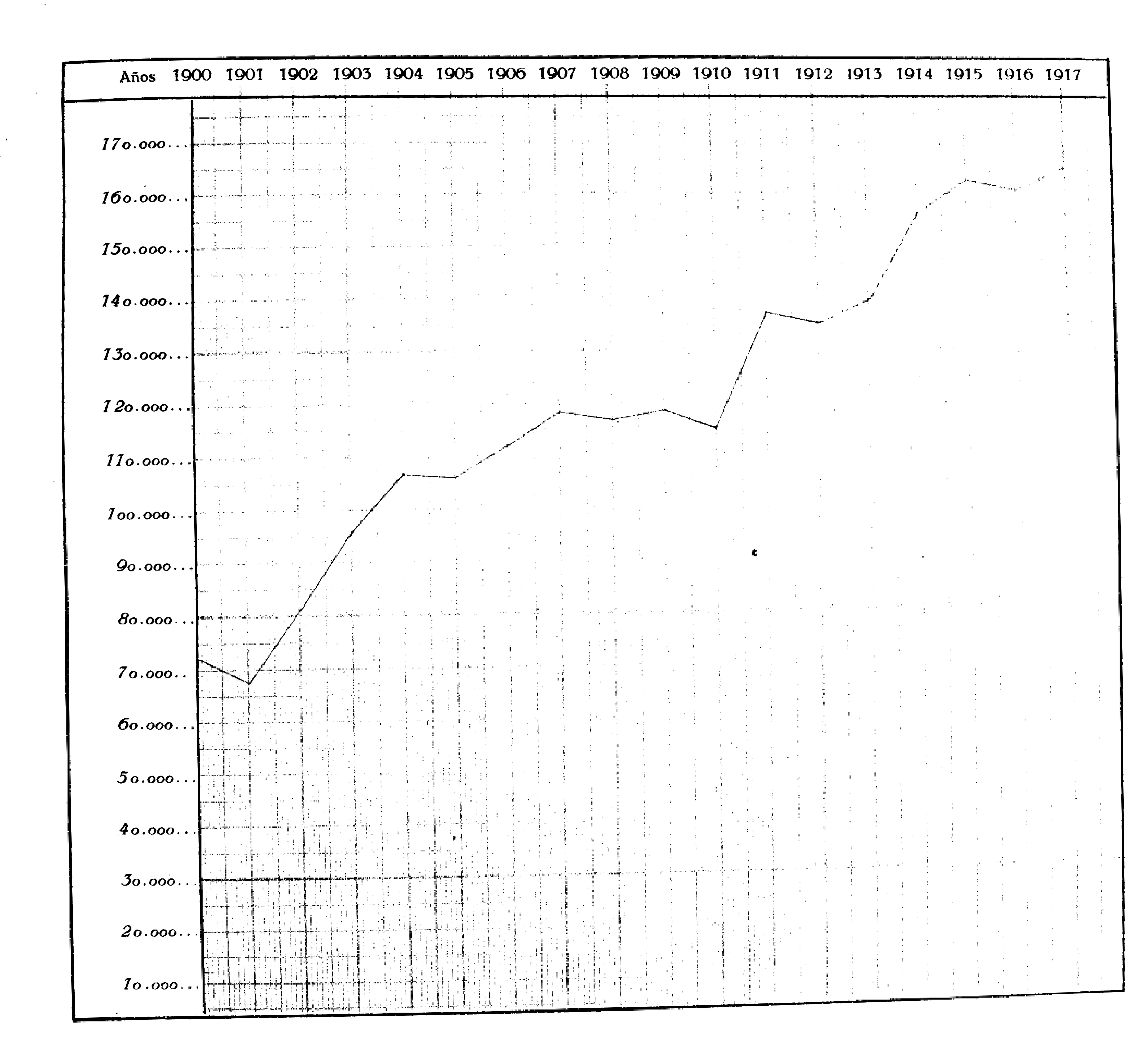
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Compañía de Ferrocarriles y Tranvías (línea de Mollet a Caldas de Mont-buy)

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



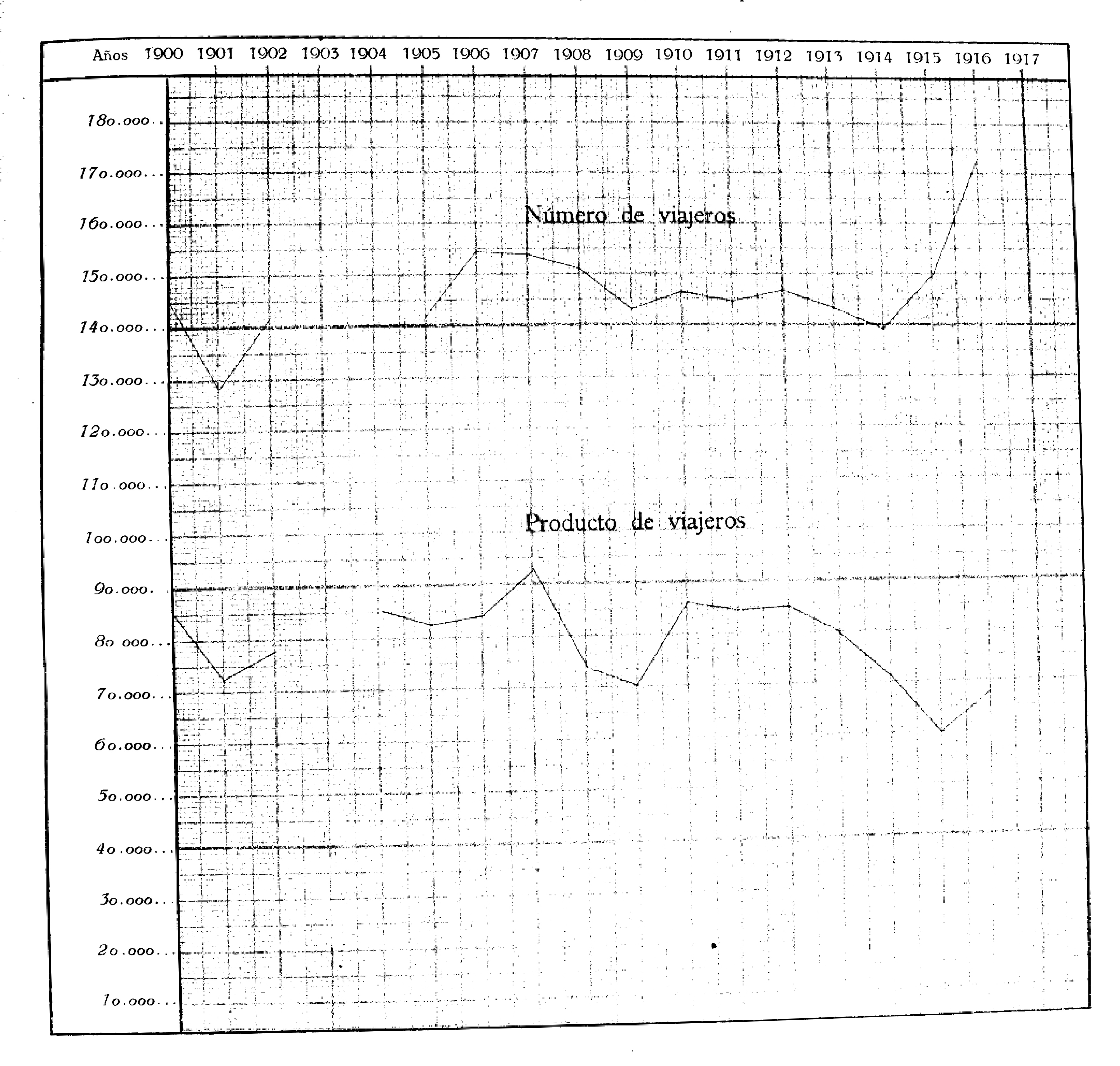
Diputación Provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)

Años	Longitud — *Kilómetros*	GRAN VELOCIDAD — VIAJEROS — Número transportado	GRAN VELOCIDAD — VIAJEROS — Producto — *Pesetas*	GRAN VELOCIDAD — VIAJEROS — Producto por kilómetro — *Pesetas*	GRAN VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Toneladas transportadas	GRAN VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Producto — *Pesetas*	GRAN VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Producto por kilómetro — *Pesetas*	PEQUEÑA VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Toneladas transportadas	PEQUEÑA VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Producto — *Pesetas*	PEQUEÑA VELOCIDAD — MERCANCÍAS — Producto por kilómetro — *Pesetas*	VARIOS — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO — EN TOTAL — *Pesetas*	PRODUCTO BRUTO — Por kilómetro — *Pesetas*
1900	13	145.732	85.761	6.597	»	9.877	759	1.446.263	2.114.469	162.651	»	2.810.108	216.162
1901	»	128.696	72.574	5.582	»	9.000	692	1.197.234	2.270.780	174.675	»	2.352.355	180.950
1902	»	142.428	78.323	6.025	»	9.176	705	1.289.180	2.277.462	175.189	»	2.664.963	204.997
1903	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1904	»	»	85.098	6.546	»	9.998	769	»	2.148.013	165.231	»	2.443.109	172.546
1905	»	142.428	81.926	6.302	»	9.899	761	1.107.496	2.274.897	174.992	»	2.366.722	182.055
1906	»	154.732	83.530	6.425	1.640	10.040	772	999.280	2.101.169	161.628	»	2.194.739	168.826
1907	»	154.147	92.399	7.107	2.291	13.222	1.017	911.496	1.988.323	152.948	»	2.093.944	161.072
1908	»	151.324	73.471	5.651	1.805	11.248	865	939.080	2.035.170	156.551	»	2.119.889	163.068
1909	»	143.406	69.758	5.366	1.458	9.818	755	913.003	1.954.905	150.377	»	2.034.481	156.498
1910	»	146.601	86.297	6.638	1.643	10.838	833	876.276	1.878.974	144.536	»	1.976.109	152.008
1911	»	144.859	84.845	6.526	1.610	10.720	824	806.586	1.681.684	129.360	»	1.777.248	136.711
1912	»	146.788	84.952	6.535	1.550	10.630	817	866.752	1.805.894	138.915	»	1.901.476	146.267
1913	»	143.352	80.248	6.173	1.365	9.461	727	838.287	1.657.399	127.476	»	1.747.108	134.393
1914	»	139.381	71.187	5.476	1.227	8.591	660	613.211	1.137.581	87.506	»	1.217.359	93.643
1915	»	149.844	60.347	4.642	1.065	7.531	579	618.804	1.133.682	87.206	»	1.201.560	92.427
1916	»	172.504	67.735	5.210	1.178	8.322	640	642.028	1.246.004	95.846	»	1.322.061	101.697
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVACIONES.—Los datos de los años 1910 a 1916 inclusives están tomados de las Memorias que se tienen del Consejo de Administración (Diputación Provincial de Vizcaya). Los datos de 1900, 1905, 1906, 1907, 1908 y 1909 están tomados de la Estadística del Ministerio de Fomento. Los datos de 1901, 1902 y 1904, del Anuario de La Torre. No ha sido posible encontrar los datos de 1903. La mayoría de los productos de esta línea corresponde al arrastre de calizas y minerales de Somorrostro.

Diputación Provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)

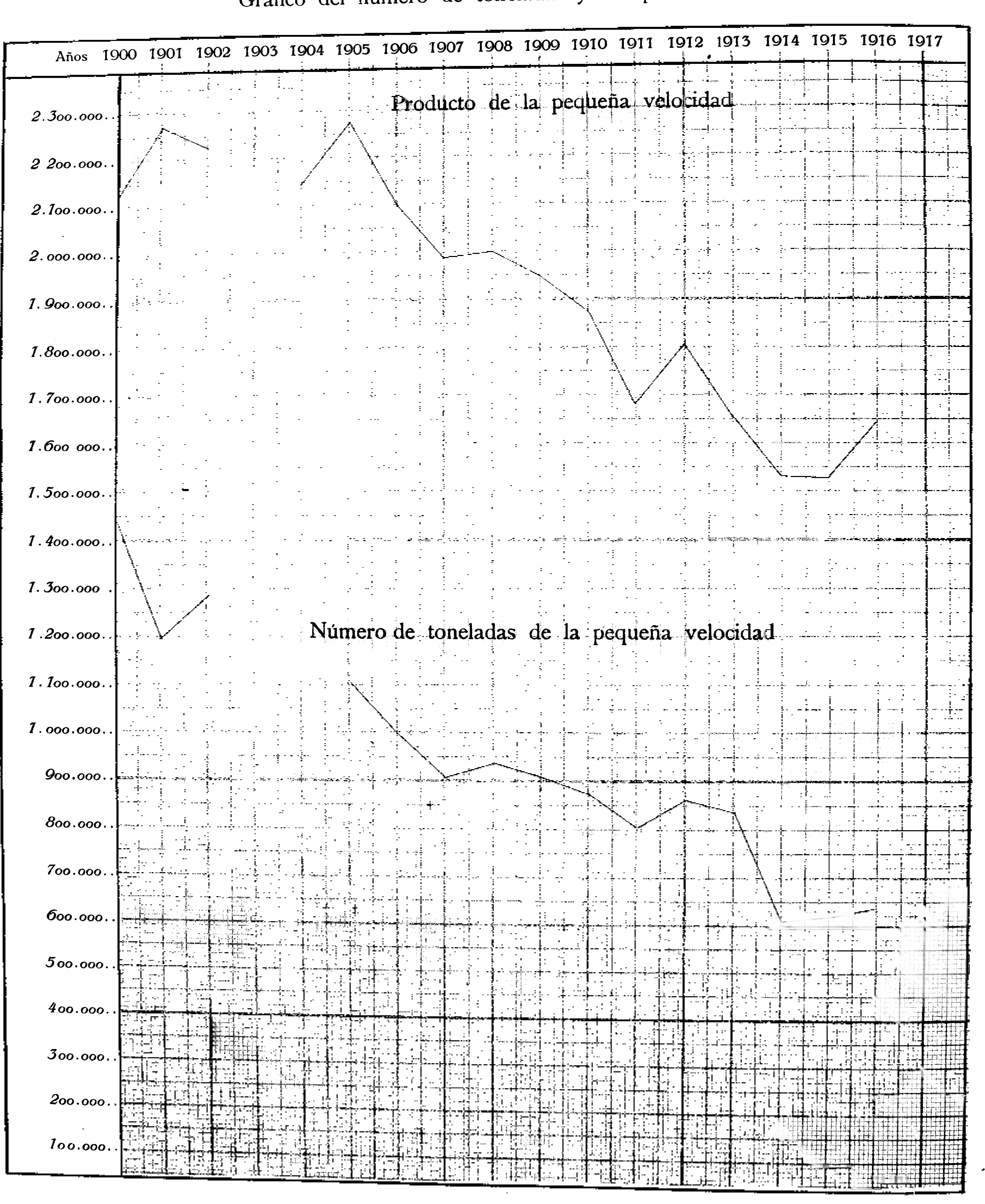
Gráfico del número de viajeros y de su producto



Diputación Provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)

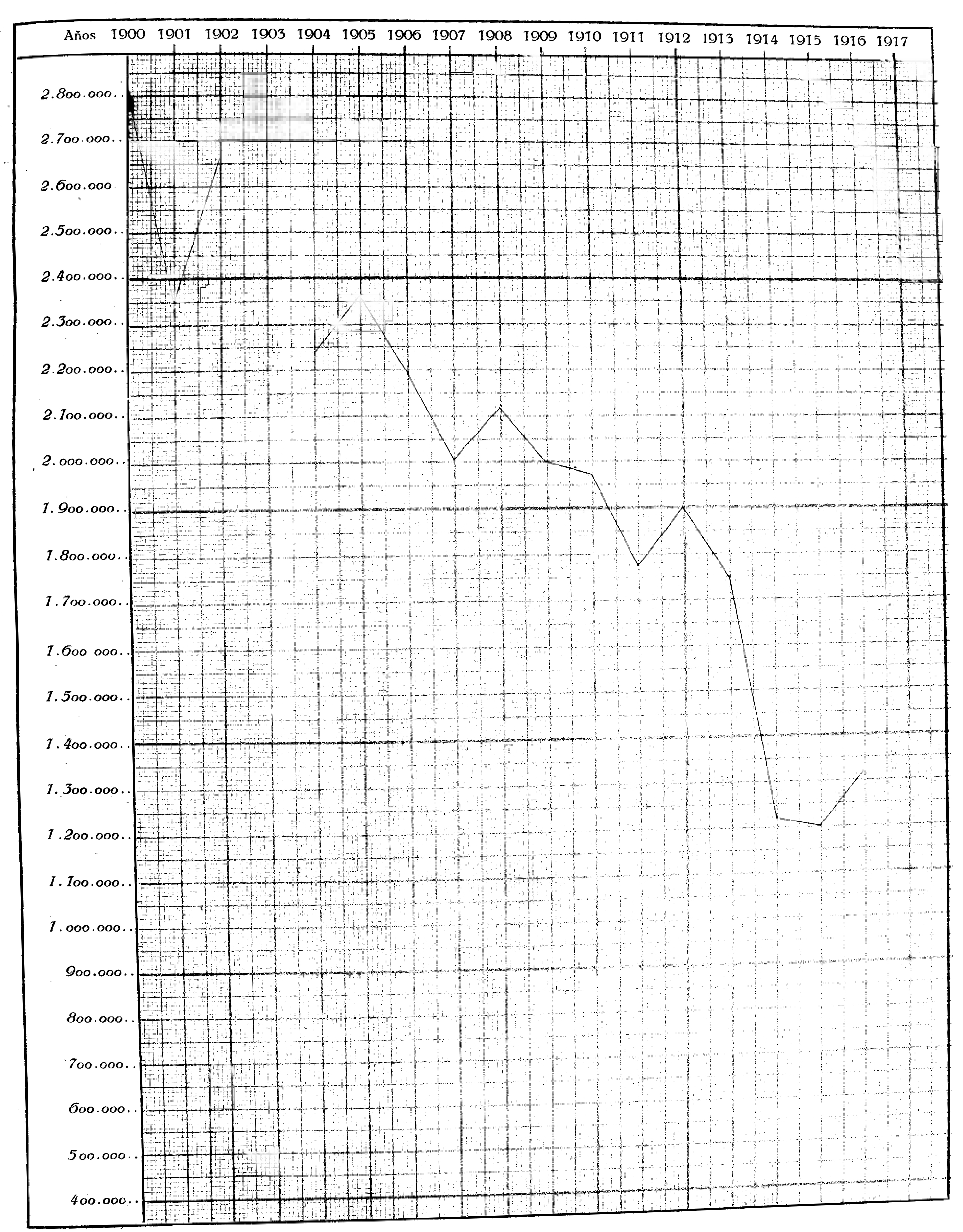
PEQUEÑA VELOCIDAD

Gráfico del número de toneladas y del producto



Diputación Provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)

Gráfico de los productos brutos totales del tráfico



Desarrollo del tráfico en los ferrocarriles de vía ancha

RESUMEN GENERAL

Desarrollo del tráfico en los ferrocarriles de vía ancha.

COMPAÑÍAS	1900		1901		1902		1903	
	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — Ptas.	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — Ptas.	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — Ptas.	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — Ptas.
Caminos de Hierro del Norte	107.982.625	29.535	109.452.277	29.937	115.913.763	31.705	117,861.139	32.237
Madrid a Zaragoza y a Alicante	92.978.446	25.473	94.768.497	25.963	101.341.251	27.764	103.059.465	28.235
Andaluces	19.943.238	18.689	19.806.814	18.561	22.221.574	20.824	21.523.764	20.170
Madrid a Cáceres y a Portugal	6.412.971	8.253	7.198.284	9.264	7.711.402	9.924	7.891.756	10.156
Sur de España	2.620.952	10.786	2.647.951	10.896	3.094.465	12.734	3.567.124	14.679
Medina a Zamora y Orense a Vigo	3.271.173	10.940	3.352.742	11.213	3.615.728	12.092	3.943.750	13.189
Central de Aragón	»	»	»	»	2.091.832	7.090	2.344.024	7.892
Salamanca a la frontera	929.077	4.554	904.987	4.436	1.006.632	4.934	1.066.343	5.227
Zafra a Huelva	1.785.523	9.919	1.821.909	10.121	2.123.559	11.797	2.340.441	13.002
Lorca a Baza	1.042.333	6.204	1.157.710	6.891	1.186.154	7.060	1.437.498	8.556
Torralba a Soria	368.303	3.917	325.169	3.459	355.844	3.785	268.784	2.859
Medina del Campo a Salamanca	1.154.108	14.988	1.135.259	14.743	1.257.895	16.336	1.290.395	16.758
Pontevedra a Santiago	660.592	8.807	664.721	8.862	691.458	9.219	719.057	9.587
Alcantarilla a Lorca	477.129	8.675	515.336	9.369	543.797	9.887	528.987	9.610
Puerto de Santa María a Sanlúcar	111.831	3.022	127.102	3.435	144.287	3.899	138.306	3.738
Valencia a Liria	151.962	6.607	174.416	7.583	218.982	7.299	300.310	10.010
Bilbao a Portugalete	1.155.853	96.321	1.128.214	94.017	1.248.089	104.006	1.372.679	114.389
Mollet a Caldas de Mont-buy	72.836	4.552	67.977	4.248	80.988	5.061	96.377	6.023
Diputación Provincial de Vizcaya	2.810.108	216.162	2.352.355	180.950	2.664.963	204.997	»	»
Sevilla Alcalá y Carmona	304.933	7.091	330.484	7.685	329.908	7.672	333.819	7.763
TOTALES	244.233.993	22.847	247.932.204	23.193	267.842.571	24.367	270.584.018	24.641
Longitudes en explotación	10.690 kilómetros		10.690 kilómetros		10.992 kilómetros		10.981 kilómetros	

CUADRO 44 (XLIII)



Resumen de los productos brutos totales del tráfico

1904		1905		1906		1907		1916		1917	
TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**
117.479.678	31.975	117.009.654	31.787	121.166.664	32.916	126.014.326	34.233	172.491.997	46.860	180.115.514	48.931
103.888.101	28.462	103.309.980	28.304	107.998.685	29.588	110.726.356	30.335	151.328.823	41.391	165.157.356	45.088
22.295.885	20.894	21.099.363	19.482	29.442.994	18.876	19.609.112	18.106	35.795.887	28.388	35.714.777	28.322
7.770.214	10.000	8.119.749	10.456	8.577.537	11.039	8.488.870	10.925	11.201.680	14.416	12.488.614	16.063
4.315.613	13.966	4.202.973	13.601	5.161.401	16.703	5.043.514	15.191	5.695.873	17.156	»	»
3.886.135	12.997	4.016.070	13.431	4.233.854	14.160	4.384.217	14.662	4.629.134	15.482	5.375.663	17.978
2.213.768	7.403	2.321.308	7.763	2.691.995	8.993	3.921.672	13.116	5.160.698	17.259	»	»
1.105.724	5.420	1.145.971	5.617	1.251.569	6.135	1.333.440	6.536	1.177.184	5.770	1.221.014	5.985
2.182.866	12.127	2.721.654	15.120	3.420.193	18.001	3.597.558	19.980	3.325.277	18.473	3.363.564	18.686
2.344.184	13.953	2.467.725	14.688	2.327.577	13.854	2.115.236	12.590	3.883.477	23.115	»	
278.330	2.960	280.131	2.980	268.977	2.861	283.594	3.016	331.356	3.525	»	»
1.092.161	16.183	1.122.844	14.582	1.355.036	17.597	1.463.427	19.605	1.427.280	18.536	1.481.325	19.238
788.322	10.510	782.994	10.430	822.284	11.234	859.816	11.747	937.114	12.494	»	»
560.456	10.190	523.726	9.522	523.332	9.515	540.057	9.819	734.070	13.346	»	»
123.267	3.331	120.982	3.242	131.291	3.548	125.159	3.382	193.133	5.219	»	»
303.564	10.118	329.250	10.975	302.293	10.076	295.045	9.517	360.495	11.265	»	
1.237.513	103.126	1.441.926	120.160	1.336.733	111.394	1.339.860	111.657	2.338.193	129.890	2.135.143	118.619
106.510	6.656	106.066	6.629	111.648	6.978	118.603	7.412	161.257	10.078	165.737	10.358
2.243.109	172.546	2.366.722	182.055	2.194.739	168.826	2.093.944	161.072	1,322.061	101.697	»	»
320.427	7.451	290.828	6.763	312.831	7.275	303.588	7.000	430.260	10.986	»	»
274.535.827	24.777	273.779.916	24.660	284.631.633	25.635	292.657.394	26.303	402.925.249	35.578	»	»
11.080 kilómetros		11.102 kilómetros		11.103 kilómetros		11.126 kilómetros		11.325 kilómetros		»	

Desarrollo del tráfico en los ferrocarriles de vía ancha.

COMPAÑÍAS	1908		1909		1910		1911	
	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**	TOTAL — *Pesetas*	Por km. — **Ptas.**
Caminos de Hierro del Norte	129.974.206	35.309	129.348.750	35.139	132.844.679	36.089	137.527.358	37.361
Madrid a Zaragoza y a Alicante	113.550.474	31.109	113.303.441	30.923	116.313.654	31.744	119.503.563	32.615
Andaluces	21.718.138	20.053	21.692.141	20.030	24.249.381	22.391	24.815.038	22,913
Madrid a Cáceres y a Portugal	8.637.936	11.117	8.619.401	11.093	9.346.862	12.029	9.765.685	12.568
Sur de España	4.900.452	14.760	5.215.543	15.709	5.945.970	17.909	5.793.229	17.449
Medina a Zamora y Orense a Vigo	4.610.775	15.420	4.241.179	14.184	4.343.453	14.526	4.486.424	15.004
Central de Aragón	3.259.504	10.901	3.304.228	11.051	3.383.018	11.314	3.734.786	12.490
Salamanca a la frontera	1.236.160	6.059	1.323.209	6.486	1.405.652	6.890	1.400.609	6.865
Zafra a Huelva	3.403.909	18.927	3.299.620	18.331	3.439.848	19.110	3.734.540	20.747
Lorca a Baza	2.097.936	12.487	1.988.334	11.954	2.264.908	13.481	2.471.579	14.711
Torralba a Soria	299.989	3.191	307.624	3.272	318.355	3.386	318.388	3.387
Medina del Campo a Salamanca	1.280.982	16.636	1.383.332	18.030	1.424.720	18.502	1.377.531	17.890
Pontevedra a Santiago	884.690	12.088	937.146	12.804	831.550	11.361	887.408	12.124
Alcantarilla a Lorca	552.825	10.051	550.900	10.016	526.321	9.569	575.335	10.460
Puerto de Santa María a Sanlúcar	124.143	3.355	130.206	3.519	144.391	3.902	141.217	3.816
Valencia a Liria	308.629	9.955	304.934	9.837	320.629	10.019	338.414	10.575
Bilbao a Portugalete	1.258.661	74.916	1.377.658	86.103	1.398.445	87.403	1.323.591	82.724
Mollet a Caldas de Mont-buy	116.798	7.299	118.871	7.429	114.979	7.186	137.344	8.584
Diputación Provincial de Vizcaya	2.119.889	163.068	2.034.481	156.498	1.976.109	152.008	1.777.248	136.711
Sevilla Alcalá y Carmona	312.397	7 265	312.554	7.273	343.869	7.996	351.946	8.184
TOTALES	300.651.493	27.012	299.798.582	26.902	310.936.793	27.899	320.461.033	28.753
Longitudes en explotación	11.130 kilómetros		11.144 kilómetros		11.145 kilómetros		11.145 kilómetros	

CUADRO 44 (XLIII)



Resumen de los productos brutos totales del tráfico

1912		1913		1914		1915		1916		1917	
TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.	TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.	TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.	TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.	TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.	TOTAL — Pesetas	Por km. — Ptas.
150.573.147	40.905	154.795.627	42.052	146.375.218	39.765	154.084.239	41.859	172.491.997	46.860	180.115.514	48.931
131.312.666	35.838	133.999.264	36.571	128.217.020	34.993	134.666.049	36.753	151.328.823	41.301	165.157.356	45.088
27.585.084	25.431	28.659.404	22.728	29.462.270	23.364	31.133.979	24.690	35.795.887	28.388	35.714.777	28.322
10.470.264	13.475	10.389.663	13.371	10.014.271	12.888	10.736.859	13.818	11.201.680	14.416	12.488.614	16.063
5.783.186	17.419	6.337.252	19.088	5.129.225	15.449	5.133.619	15.462	5.695.873	17.156	»	»
4.881.720	16.326	5.038.036	16.849	4.594.285	15.365	4.420.372	14.783	4.629.134	15.482	5.375.663	17.978
3.914.176	13.080	4.471.193	14.926	4.814.614	16.068	4.538.517	15.178	5.160.698	17.259	»	»
1.455.458	7.134	1.395.195	6.839	1.201.456	5.889	1.134.813	5.562	1.177.184	5.770	1.221.014	5.985
4.200.061	23.333	4.330.463	24.058	3.489.985	19.388	2.554.366	14.190	3.325.277	18.473	3.363.564	18.686
3.892.015	23.166	4.323.257	25.733	3.369.226	20.055	3.192.353	19.002	3.883.477	23.115	»	
338.674	3.602	320.000	3.404	318.845	3.391	313.913	3.339	331.356	3.525	»	»
1.374.948	17.856	1.407.120	18.274	1.284.771	16.685	1.282.284	16.653	1.427.280	18.536	1.481.325	19.238
949.187	12.665	991.516	13.220	917.739	12.256	943.842	12.584	937.114	12.494	»	»
617.833	11.233	647.623	11.775	601.376	10.934	632.366	11.497	734.070	13.346	»	»
155.791	4.210	161.258	4.358	147.943	3.998	157.995	4.270	193.133	5.219	»	»
349.186	10.912	355.757	11.117	329.994	10.312	314.223	9.819	360.495	11.265	»	»
1.542.124	85.673	1.842.234	102.346	1.801.952	100.108	1.829.601	101.644	2.338.193	129.899	2.135.143	118.619
135.368	8.460	139.667	8.729	156.624	9.789	162.956	10.184	161.257	10.078	165.737	10.358
1.901.476	146.267	1.747.108	134.393	1.217.359	93.643	1.201.560	92.427	1,322.061	101.697	»	»
339.444	7.894	348.870	8.113	363.191	8.446	339.707	7.900	430.260	10.006	»	»
351.771.818	31.557	361.700.507	31.938	343.807.364	30.358	358.773.613	31.679	402.925.249	35.578	»	»
11.147 kilómetros		11.325 kilómetros		11.325 kilómetros		11.325 kilómetros		11.325 kilómetros		»	

CAPÍTULO II

Productos brutos, Gastos y Productos netos totales, Cargas financieras. Dividendos

Productos brutos (1), Gastos (2) y Producto

COMPAÑÍAS	1900	1901	1902	1903	1904
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	108.248.416 56.288.178	112.225.268 63.371.887	116.287.219 66.695.398	118.171.677 66.937.924	117.849.208 71.700.438
	51.960.238 48.240.390	48.853.381 48.673.385	49.591.821 48.653.722	51.233:753 48.672.644	46.148.770 48.672.644
	3.719.848 »	179.996 »	938.009 »	2.561.109 »	— 2.523.874
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	93.491.089 49.998.684	95.438.229 51.190.142	101.785.861 53.417.266	103.275.800 57.260.320	104.291.001 58.969.352
	43.492 405 39.158.098	44.248.087 39.219.833	48.368.595 39.483.743	46.015.480 40.077.288	45.321.649 42.394.927
	4.334.307 4.473.054	5.028.254 2.982.036	8.884.852 5.964.072	5.938.192 3.975.504	2.926.722 2.484.690
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	19.943.238 11.387.897	19.921.354 13.624.963	22.276 795 12.380.193	21.529.806 11.476.756	22.295.885 11.771.762
	8.555.341 9.474.153	6.296.391 8.849.714	9.896.602 10.414.654	10.053.050 10 523.574	10.524.123 10.608.671
	918.812 »	— 2.553.323 »	— 518.052 »	— 470.524	— 84.548
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal	6.451.784 4.812.910	7.247.067 4.994.436	7.749.610 5.045.394	8.053.503 5.298.495	7.906.551 5.293.937
	1.638.874	2.252.631	2.704.216	2.755.008	2.612.614
Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España	3.181.329 2.451.026	3:325.829 2.618.037	3.863.820 2.751.089	4.234.405 3.167.275	4.534.017 3.341.082
	730.303 »	707.792 »	1.112.731	1.067.130 1.797 240	1.192.935 »
	»			— 730.110	»
Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo	3.317.535 1.860.033	3.428.756 1.975.004	3.630.832 2.122.880	4.002.809 2.299.519	3.952.247 2.361.903
	1.457.502 1.466.091	1.453.752 1.486.135	1.557.952 1.583.710	1.703.290 1.700.151	1.590.344 1.598.579
	— 8.589	— 32.383	— 30.758	3.139	— 8.235
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (5)	» »	» »	» »	2.344.164 1.813.270	2.221.155 1.728.923
	» »	» »	»	530.894 464.461	492.232 681.634
	»	» »		66.433 »	— 189.402 »
Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal	950.323 767.977	951.621 921.089	1.018.632 868.737	1.102.580 943.178	1.137.506 913.269
	182.346 »	30.532 »	149.895 330 000	159.402 165.000	224.237 220.000
		»	— 180.105	— 5 598	4.237
Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva	1.822.031 1.556.993	1.786.433 1.448.825	2.123.711 1.596.449	2.340.441 1.311.057	2.182.866 1 324.279
	265.038 265.038	337.608 337.608	527.262 527.262	1.029.384 1.029.384	858.587 858.587
	000	000	000	000	000
The Great Southern of Spain Railway Company Limited. (Ferrocarril de Lorca a Baza y a Aguilas	1.042.333 1.203.922	1.157.710 1.268.305	1.186.154 1.055.412	1.852.381 2.012.898	2.347.359 2.303.134
	— 161 589 8.561	— 110.595 12.311	130.742 12.013	160.517 7.478	44.225 7.583
	— 170.150	— 122.906	118.729	— 167.995	36.642

(1) Comprende también los de fuera del tráfico, como alquiler de material y terrenos, restaurants, cantinas, etc., y, además, los ingresos por intereses y
concepto se incluyen, además de los gastos de explotación, otros que pudieran llamarse cargas de ésta, como son: pensiones al personal, gastos extraordin
al pago de los intereses de las Obligaciones o Bonos en circulación y a su amortización. (4) Absorbidas en su totalidad por las cargas financieras en cumpli
financieras los intereses que anualmente abona a la Compañía de los Diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares, por los 66.000.000 de pesetas recibidos
bilidad de obtenerlos directamente de la Compañía. Las cifras anotadas se refieren a fin de ejercicio, en 30 de Junio de cada uno de los años indicados. (8) E
años indicados. (10) No comenzó la explotación hasta el año 1901. (11) Datos tomados de la Estadística de Obras Públicas. (12) No comenzó la explota

NOTA.—Todos los datos consignados en el presente cuadro se tomaron de las Memorias de las Compañías, salvo algunos —afortunadamente pocos y de lo
nos obligan a dejar algunos blancos.

netos totales. Cargas financieras (3). Dividendos

1905	1906	1907	1908	
117.401.373	121.393.822	126.592.912	130.449.456	Productos brutos.
67.389.909	62.842.500	60.996.917	64.172.571	Gastos.
50.011.464	58.551.322	65.595.995	66.276.885	Productos netos.
49.335.018	50.634.376	50.671.404	50.720.532	Cargas financieras.
676.446	7.916.946	14.924.591	15.556.353	Productos líquidos.
»	»	5.160.000	7.224.000	Dividendos repartidos.
103.541.059	108.611.286	111.947.046	114.144.283	Productos brutos.
56.502.302	53.277.975	54.683.675	57.334.152	Gastos.
47.038.757	55.333.311	57.263.371	56.810.131	Productos netos.
42.781.468	42.872.989	42.880.212	41.636.289	Cargas financieras.
4.257.289	12.460.322	14.383.159	15.173.842	Productos líquidos.
3.975.504	7.454.070	7.951.008	.447.946	Dividendos repartidos.
21.099.363	20.472.943	19.705.274	21.836.640	Productos brutos.
13.383.728	10.730.042	10.840.134	11.697.777	Gastos.
7.715.635	9.742.901	8.865.140	10.138.863	Productos netos.
9.106.791	9.606.987	8.836.606	9.632.138	Cargas financieras.
— 1.391.156	135.914	28.534	506.725	Productos líquidos.
»	»	153.947	499.836	Dividendos repartidos.
8.229.151	8.639.897	8.597.829	8.725.985	Productos brutos.
5.043.036	5.242.481	5.444.865	5.337.162	Gastos.
3.186.115	3.397.416	3.152.964	3.388.823	Productos netos (4).
4.877.466	5.054.180	4.999.549	5.408.687	Productos brutos.
3.404.695	3.786.693	4.412.533	4.531.197	Gastos.
1.472.771	1.267.487	587.016	877.490	Productos netos.
1.797.240	1.797.240	1.797.240	1.797.240	Cargas financieras.
— 324.469	— 529.753	— 1.210.224	— 919.750	Productos líquidos.
4.087.552	4.300.109	4.452.234	4.679.275	Productos brutos.
2.356.778	2.445.647	2.563.833	2.766.431	Gastos.
.730.774	1.854.462	1.888.401	1.912.844	Productos netos.
1.730.660	1.853.499	1.893.867	1.913.848	Cargas financieras.
114	963	— 5.466	— 1.004	Productos líquidos.
2.323.267	2.691.995	3.941.211	3.418.733	Productos brutos.
1.745.313	1.860.648	2.152.474	1.979.348	Gastos.
577.954	831.347	1.788.737	1.439.385	Productos netos.
640.907	524.702	561.462	563.632	Cargas financieras.
— 62.953	306.645	1.227.275	875.753	Productos líquidos.
»	»	300.000	400.000	Dividendos repartidos.
1.177.526	1.281.492	1.397.799	1.312.639	Productos brutos.
958.956	1.046.142	1.044.070	1.116.576	Gastos.
218.570	235.350	353.729	96.063	Productos netos.
20.000	230.000	350.000	00.000	Cargas financieras (6).
— 1.430	5.350	3.729	— 3.937	Productos líquidos.
2.730.269	3.420.193	3.616.693	3.418.681	Productos brutos.
1.781.670	2.064.255	2.263.305	2.292.526	Gastos.
948.599	1.355.938	1.353.388	1.126.155	Productos netos.
948.599	1.355.938	1.353.388	1.126.155	Cargas financieras.
000	000	000	000	Productos líquidos.
2.463.533	2.518.120	2.584.251	2.426.342	Productos brutos.
.614.875	2.542.074	2.723.786	2.454.695	Gastos.
— 151.342	— 23.954	139.535	— 28.353	Productos netos.
66.683	106.263	128.562	163.624	Cargas financieras.
— 218.025	— 130.217	— 268.097	— 191.977	Productos líquidos.

siones. No se incluyen los productos ajenos por completo a la explotación, como son los obtenidos en minas u otras propiedades de las Compañías. (2) En este por siniestros o reparaciones, pérdidas en cambios, comisiones, derechos de timbre, etc. (3) Se entiende por tales, exclusivamente, las cantidades destinadas to del concurso de acreedores. (5) No comenzó la explotación hasta el año 1903. (6) Aunque no ha emitido obligaciones, se consideran como tales cargas ésta. (7) Datos muy incompletos, en su mayoría tomados de la Estadística de Obras Públicas, ya que, por llevar la contabilidad en Bélgica, no ha habido posise refieren solamente al período comprendido entre 1.º de Enero y 30 de Junio de 1915. (9) Ejercicios económicos cerrados en 30 de Junio de cada uno de los hasta el año 1915. (13) Empezó la explotación de la línea por esta compañía en 1.º de Marzo de 1901.
rrocarriles menos importantes— que por falta material de tiempo no fué posible solicitar nuevamente de las Empresas y hubo que tomarlos de otras fuentes, que

Productos brutos (1), Gastos (2) y Productos

COMPAÑÍAS	1909	1910	1911	1912
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	129.910.877 63.247.852	133.464.222 62.586.646	138.050.558 65.368.750	150 867.798 71.754.991
	66.663.025 50.556.456	70.877.576 50.561.262	72.681.808 50.629.536	79.112.807 51.321.766
	16.106.569 8.256.000	20.316.314 9.804.000	22.052.272 10.836.000	27.791.041 12.384.000
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	114.059.930 54.710.213	116.963.689 54.906.458	120.207.252 57.291.940	132.463.226 60.680.090
	59.349.717 41.915.045	62.057.231 41.443.312	62.915.312 42.002.871	71.783.136 43.243.091
	17.434.672 8.944.884	20.593.919 9.938.760	20.912.441 10.435.698	28.540.045 11.926.512
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	21.834.237 11.728.376	24.455.138 13.911.835	25.029.672 14.351.236	27.840.570 13.764.896
	10.105.861 9.473.655	10.543.303 9.408.407	10.678.436 9.450.776	14.075.674 11.646.798
	632.206 521.802	1.134.897 684.119	1.227.661 705.247	2.428.877 1.107.394
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal	8.664.260 5.526.152	9.426.054 5.787.209	9.807.800 5.863.199	10.515.273 6.376.127
	3.138.108	3.638.845	3.944.601	4.139.146
Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España	5 257.384 4.337.285	5.994.680 4.678.493	5.841.870 4.514.879	5 814.292 5.052.367
	920.099 1.797.240	1.316.187 1.793.775	1.226.991 1.782.435	761.925 1.770.615
	— 877.141	— 477.588	— 555.444	— 1.008.689
Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo	4.307.166 2.794.674	4.427.245 2.769.661	4.560.780 2.757.424	4.950.159 2.950.876
	1.512.492 1.512.239	1.657.584 1.646.437	1.803.356 1.793.700	1.999.283 1.997.303
	253	11.147	9.656	1.980
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (5)	3.323.669 1.784.731	3.302.085 1.634.064	3.749.200 1.822.896	3.918.670 2.030.094
	1.538.938 473.418	1.668.021 459.972	1.926.304 459.992	1.888.576 430.170
	1.065.520 500.000	1.208.049 600.000	1.466.312 700.000	1.458.406 800.000
Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal	1.400.198 1.132.860	1.481.778 1.101.114	1.471.621 1.167.494	1.479.386 1.264.430
	267.338 260.000	380.664 400.000	304.127 300.000	214.956 215.000
	7.338	— 19.336	4.127	— 54
Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva	3.317.760 2.197.554	3 440.202 2 574.677	3.734.794 2.609.628	4.200.430 2.937.299
	1.120.206 1.120.206	865.525 865.525	1.125.166 1.125.166	1.263.131 1.263.131
	000	000	000	000
The Great Southern of Spain Railway Company Limited. (Ferrocarril de Lorca a Baza y a Aguilas	2.504.264 2.291.586	2.786.218 2.336.549	3.011.424 2.370.167	3.889.953 3.085.522
	212.678 218.717	449.669 236.480	641.257 261.564	804.431 314.658
	6.039	213.189	379.693	489.773

(1) Comprende también los de fuera del tráfico, como alquiler de material y terrenos, restaurants, cantinas, etc., y, además, los ingresos por intereses y
concepto se incluyen, además de los gastos de explotación, otros que pudieran llamarse cargas de ésta, como son: pensiones al personal, gastos extraordi
al pago de los intereses de las Obligaciones o Bonos en circulación y a su amortización. (4) Absorbidas en su totalidad por las cargas financieras en cumpli
financieras los intereses que anualmente abona a la Compañía de los Diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares, por los 66.000.000 de pesetas recibido
bilidad de obtenerlos directamente de la Compañía. Las cifras anotadas se refieren a fin de ejercicio, en 30 de Junio de cada uno de los años indicados. (8) Es
años indicados. (10) No comenzó la explotación hasta el año 1901. (11) Datos tomados de la Estadística de Obras Públicas. (12) No comenzó la explotac

NOTA.—Todos los datos consignados en el presente cuadro se tomaron de las Memorias de las Compañías, salvo algunos —afortunadamente pocos y de l
nos obligan a dejar algunos blancos.

...netos totales. Cargas financieras (3). Dividendos

1913	1914	1915	1916	1917	
155.050.681	146.613.947	155.346.993	176.552.863	185.475.049	Productos brutos.
80.843.792	79.607.619	81.498.962	103.349.627	126.873.508	Gastos.
74.206.889	67.006.328	73.848.031	73.203.235	58.601.541	Productos netos.
51.506.049	53.100.426	53.865.283	56.423.410	59.607.023	Cargas financieras.
22.700.840	13.905.902	19.982.748	16.779.825	— 1.005.482	Productos líquidos.
12.384.000	7.740.000	9.288.000	7.740.000	»	Dividendos repartidos.
135.944.179	129.712.970	135.627.788	152.845.316	167.767.201	Productos brutos.
69.185.854	66.628.932	67.052.403	83.889.632	103.516.772	Gastos.
66.758.325	63.084.038	68.575.385	68.955.684	64.250.429	Productos netos.
43.589.442	45.954.100	47.349.174	48.620.501	48 801.827	Cargas financieras.
23.168.883	17.129.938	21.226.211	20.335.183	15.448.602	Productos líquidos.
11.926.512	7.454.070	8.944.884	8.447.946	5.963.256	Dividendos repartidos.
29.018.555	29.593.668	31.553.820	35.814.710	35 767.417	Productos brutos.
15.634.636	15.990.004	16.884.458	21.596.994	23.640.073	Gastos.
13.383.929	13.603.664	14.669.362	14.217.716	12.127.344	Productos netos.
10.772.072	11.055.935	10.834.559	11.043.290	11.187.102	Cargas financieras.
2.611.848	2.547.730	3.834.803	3.174.426	940.242	Productos líquidos.
1.162.384	1.102.050	1.322.535	1.587.204	897.470	Dividendos repartidos.
10.506.471	10.069.185	10.783.918	11 380.969	13.003.955	Productos brutos.
6.603.588	6.633.228	6.740.033	7.828.112	9.264.110	Gastos.
3.902.883	3.435.957	4.043.885	3.552.857	3.739.845	Productos netos (4).
6.372.566	5.178.970	5.133.619	5.695 873	»	Productos brutos.
5.242.129	4.706.245	4.969.633	6.384.802	»	Gastos.
1.130.437	472.725	163.986	— 688.929	»	Productos netos.
1.784.270	1.784.270	1 787.270	1.067.998	»	Cargas financieras.
— 653.833	— 1.311.545	— 1.623.284	— 1.756.927	»	Productos líquidos.
5 116.905	4.667.055	4.581.557	4.796.458	5.527 083	Productos brutos.
3.135.513	2.949.427	3.170.798	3.481.079	4.107.574	Gastos.
1.981.392	1.717.628	1.410.759	1.315.379	1.419.509	Productos netos.
1.981.252	1.701.153	1.408.488	1.314.373	1.418.802	Cargas financieras.
140	16.475	2.271	1.006	707	Productos líquidos.
4.479.637	4.852.084	4.567.049	5.201.415	6.833.680	Productos brutos.
2.580.118	2.498.654	2.610.220	3.149.484	4.150.974	Gastos.
1.899.519	2.353.430	1.956.829	2.051.931	2.682.706	Productos netos.
423.951	406.729	397.712	401.939	400.550	Cargas financieras.
1.475.568	.946.701	1.559.117	1.649.992	2.282.156	Productos líquidos.
900.000	925.000	950.000	973.600	997.150	Dividendos repartidos.
1.429.685	1.220.055	1.188.806	1.279.343	1.354.526	Productos brutos.
1.326.775	1.373.313	1.225.542	1.224.318	1.277.144	Gastos.
102.910	— 153.258	— 36.736	55.025	77.382	Productos netos.
100.000	»	»	»	»	Cargas financieras (6).
2.910	»	»	»	»	Productos líquidos.
4.331.823	3.499.577	2.554.568	3.327.427	3.517.048	Productos brutos.
3.046.283	3.030.770	2.247.908	2.828.109	3.020.992	Gastos.
1.285.540	468.807	306.660	499.318	496.056	Productos netos.
1 285.540	468.807	306.660	499.318	496.056	Cargas financieras.
000	000	000	000	000	Productos líquidos.
4.343.495	3.388.076	3.213.341	3.924.374	4.351.799	Productos brutos.
2.492.792	2.146.025	2.117.755	2.230 538	3.642.243	Gastos.
1.850.703	1.242.051	1.095.586	1.693.836	709.556	Productos netos.
530.880	577.500	577.500	577.500	577.500	Cargas financieras.
1.319.823	664.551	518.086	116.336	132.056	Productos líquidos.

siones. No se incluyen los productos ajenos por completo a la explotación, como son los obtenidos en minas u otras propiedades de las Compañías. (2) En este por siniestros o reparaciones, pérdidas en cambios, comisiones, derechos de timbre, etc. (3) Se entiende por tales, exclusivamente, las cantidades destinadas to del concurso de acreedores. (5) No comenzó la explotación hasta el año 1903. (6) Aunque no ha emitido obligaciones, se consideran como tales cargas ésta. (7) Datos muy incompletos, en su mayoría tomados de la Estadística de Obras Públicas, ya que, por llevar la contabilidad en Bélgica, no ha habido posi- se refieren solamente al período comprendido entre 1.º de Enero y 30 de Junio de 1915. (9) Ejercicios económicos cerrados en 30 de Junio de cada uno de los hasta el año 1915. (13) Empezó la explotación de la línea por esta compañía en 1.º de Marzo de 1901. rrocarriles menos importantes— que por falta material de tiempo no fué posible solicitar nuevamente de las Empresas y hubo que tomarlos de otras fuentes, que

Productos brutos (1). Gastos (2) y Productos

COMPAÑÍAS	1900	1901	1902	1903	1904
Compañía del Ferrocarril de Soria (7)	368.306	»	»	268.784	278.330
	311.202	»	»	»	294.874
	57.104	»	»	»	— 16.544
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca	1.154.108	1.135.259	1.257.895	1.290.395	1.092.161
	682.109	665.274	731.615	725.045	666.106
	471.999	469.985	526.280	565.350	426.055
	470.271	472.471	702.079	604.420	440.599
	1.728	— 2.486	— 175.799	— 39.070	— 14.544
The West Galicia Railway Company Limited (9)	584.323	701.159	673.649	724.025	747.304
	457.508	519.738	530.404	528.118	566.569
	126.815	181.421	143.245	195.907	180.735
	175.375	251.012	250.031	244.777	239.102
	48.560	— 69.591	— 106.786	— 48.870	— 58.367
Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (10)	»	281.942	543.797	528.987	560.456
	»	162.636	343.661	325.708	353.468
	»	119.306	200.136	203.279	206.988
	»	96.000	174.000	177.000	180.000
Compañía de Ferrocarriles de Sevilla a Alcalá y Carmona	304.933	330.484	329.908	333.819	320.427
	236.948	250.190	269.394	256.365	262.203
	67.985	80.294	60.614	77.454	58.224
	84.698	82.779	61.849	78.702	76.513
	— 16.713	— 2.485	— 1.235	— 1.248	— 18.289
Compañía del Ferrocarril del Puerto de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda (11)	»	127.102	144.287	138.306	123.267
	»	196.390	144.546	138.338	146.203
	»	— 69.288	— 259	— 32	— 22.936
Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón	159.054	174.416	218.982	300.310	303.564
	183.165	165.328	364.663	246.246	231.383
	— 24.111	9.088	— 145.681	54.064	72.181
	7.319	3.834	5.051	5.500	6.903
	— 31.430	5.254	— 150.732	48.564	65.278
Compañía del Ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso (12)	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete	»	1.128.214	1.248.089	1.372.680	1.237.514
	»	»	701.078	636.616	653.005
	»	»	547.011	736.064	584.509
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
Compañía de Ferrocarriles y tranvías (línea de Mollet a Caldas de Montbuy (13)	»	67.977	80.988	96.377	106.510
	»	67.257	74.760	87.616	96.109
	»	720	6.228	8.761	10.401
	»	»	6.000	7.500	9.000
Diputación provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)	»	2.352.355	2.664.963	»	2.243.110
	»	»	1.263.010	»	1.139.532
	»	»	1.401.953	»	1.103.578

(1) Comprende también los de fuera del tráfico, como alquiler de material y terrenos, restaurants, cantinas, etc., y, además, los ingresos por intereses y comi
concepto se incluyen, además de los gastos de explotación, otros que pudieran llamarse cargas de ésta, como son: pensiones al personal, gastos extraordinarios
al pago de los intereses de las Obligaciones o Bonos en circulación y a su amortización. (4) Absorbidas en su totalidad por las cargas financieras en cumplimien
financieras los intereses que anualmente abona a la Compañía de los Diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares, por los 66.000.000 de pesetas recibidos de
bilidad de obtenerlos directamente de la Compañía. Las cifras anotadas se refieren a fin de ejercicio, en 30 de Junio de cada uno de los años indicados. (8) Estas
años indicados. (10) No comenzó la explotación hasta el año 1901. (11) Datos tomados de la Estadística de Obras Públicas. (12) No comenzó la explotación

NOTA.—Todos los datos consignados en el presente cuadro se tomaron de las Memorias de las Compañías, salvo algunos —afortunadamente pocos y de los fe
nos obligan a dejar algunos blancos.

CUADRO 45 (XLIV)

netos totales. Cargas financieras (3). Dividendos

1905	1906	1907	1908	
280.131	268.977	283.594	299.989	Productos brutos.
250.750	234.728	267.412	271.640	Gastos.
29.381	34.249	16.182	28.349	Productos netos.
»	85.150	87.752	89.103	Cargas financieras.
»	— 50.901	— 71.570	— 60.754	Productos líquidos.
1.138.498	1.376.878	1.466.354	1.291.999	Productos brutos.
636.249	783.923	876.701	711.197	Gastos.
502.249	592 955	589.653	580.802	Productos netos.
439.512	592.955	589.653	586.019	Cargas financieras.
62 737	000	000	— 5.217	Productos líquidos.
812.559	799.709	841.102	878.362	Productos brutos.
634.438	574.656	586.840	637.164	Gastos.
178.121	225.053	254.262	241.198	Productos netos.
236.004	222.008	220.616	216.286	Cargas financieras.
— 57.883	3.045	33.646	24.912	Productos líquidos.
523.726	523.332	540.057	552.825	Productos brutos.
332.384	330.530	310.145	339.003	Gastos.
191.342	192.802	229.912	213.822	Productos netos.
168.000	168.000	180.000	171.000	Dividendos repartidos.
290 828	312.831	303.588	312.397	Productos brutos.
233.957	266.379	258.412	270.572	Gastos.
56.871	46.452	45.176	41 825	Productos netos.
74.444	72.256	69 948	67.519	Cargas financieras.
— 17.573	— 25 804	— 24.772	— 25.694	Productos líquidos.
120.982	131.291	125.159	»	Productos brutos.
147.003	127.803	123.427	»	Gastos.
— 26.021	3.488	1.732	»	Productos netos.
329.250	324.904	315.587	334.473	Productos brutos.
252.023	271.304	258.792	268.272	Gastos.
77.227	53.600	56.795	66.201	Productos netos.
22.466	26.902	68.145	75.341	Cargas financieras.
54.761	26.698	— 11.350	— 9.140	Productos líquidos.
»	»	»	»	Productos brutos.
»	»	»	»	Gastos.
»	»	»	»	Productos netos.
»	»	»	»	Cargas financieras.
»	»	»	»	Productos líquidos.
1.441 927	1.336.733	1.339.860	1.258 661	Productos brutos.
667.354	652.599	»	639.776	Gastos.
774.573	684.134	»	618.885	Productos netos.
»	»	»	391.040	Cargas financieras.
»	»	»	227.845	Productos líquidos.
»	»	»	240.000	Dividendos repartidos.
106.066	111.648	118.603	116.798	Productos brutos.
95.780	101.193	98.446	98.618	Gastos.
10.286	10.455	20.157	18.180	Productos netos.
9.000	9 000	9.000	9.000	Dividendos repartidos.
2.366.722	2.194.739	2.097.982	2.134.066	Productos brutos.
1.232.684	2.111.219	1.285.883	1.329.992	Gastos.
1.134.038	83 520	812.099	804.074	Productos netos.

siones. No se incluyen los productos ajenos por completo a la explotación, como son los obtenidos en minas u otras propiedades de las Compañías. (2) En este **por siniestros o reparaciones, pérdidas en cambios, comisiones, derechos de timbre, etc.** (3) Se entiende por tales, exclusivamente, las cantidades destinadas **to del concurso de acreedores.** (5) No comenzó la explotación hasta el año 1903. (6) Aunque no ha emitido obligaciones, se consideran como tales cargas **ésta.** (7) Datos muy incompletos, en su mayoría tomados de la Estadística de Obras Públicas, ya que, por llevar la contabilidad en Bélgica, no ha habido posi- **se refieren solamente al período comprendido entre 1.º de Enero y 30 de Junio de 1915.** (9) Ejercicios económicos cerrados en 30 de Junio de cada uno de los **hasta el año 1915.** (13) Empezó la explotación de la línea por esta compañía en 1.º de Marzo de 1901.
rrocarriles menos importantes— que por falta material de tiempo no fué posible solicitar nuevamente de las Empresas y hubo que tomarlos de otras fuentes, que

Productos brutos (1), Gastos (2) y Productos

COMPAÑÍAS	1909	1910	1911	1912
Compañía del Ferrocarril de Soria (7)	307.624	318.535	318.388	391.796
	281.511	297.176	281.398	328.984
	26.113	21.359	36.990	62.812
	91.121	90.000	90.000	89.775
	— 65.008	— 68.641	— 53.010	— 26.953
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca	1.392.891	1.439.867	1.377.531	1.374.948
	832.415	900.535	900.166	818.879
	560.476	539.332	477.365	556.069
	586.250	579.268	576.055	573.335
	— 25.774	— 39.936	— 98.690	— 17.266
The West Galicia Railway Company Limited (9)	921.052	903.264	873.876	915.696
	668.352	650.741	641.799	667.975
	252.700	252.523	232.077	247.721
	213.201	209.651	206.951	203.200
	39.499	42 872	25.126	44.521
Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (10)	550.900	526.321	575.335	617.833
	340.090	338.490	351.023	378.143
	210.810	187.831	224.312	239.690
	171.000	150.840	180.000	192 000
Compañía de Ferrocarriles de Sevilla a Alcalá y Carmona	312.555	343.869	351.952	376.356
	276.213	309.807	293.458	313.829
	36.342	34.062	58.494	62.527
	65.166	62.678	60.025	30.454
	— 28.824	— 28.616	1.531	32.073
Compañía del Ferrocarril del Puerto de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda (11)	130.206	144.391	141 217	155.771
	»	136.129	136.626	131.946
	»	8.262	4.591	23.825
Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón	332.360	345.156	365.566	374 182
	292.812	272.920	269.093	277.952
	39.548	72.236	96.473	96.230
	45.947	36.900	97.043	66.565
	— 6.399	35.336	— 570	29.665
Compañía del Ferrocarril deArgamasilla a Tomelloso (12)	»	»	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete	1.377.658	1.398.445	1.323.591	1.542.124
	701.845	704.684	669.898	785.799
	675.813	693.761	653.693	756.325
	394.520	394.380	393.820	395.250
	281.293	299.381	259.873	361.075
	280.000	280.000	280.000	350.000
Compañía de Ferrocarriles y tranvías (línea de Mollet a Caldas de Montbuy (13)	118.871	114.979	137.344	135.368
	107.220	102.188	114.663	111.540
	11.651	12.791	22.681	23.828
	9.000	9.000	9.000	9.000
Diputación provincial de Vizcaya (Triano a la ría de Bilbao)	2.048.816	1.976.108	1.777.248	1.901.476
	1.239.624	1.240.472	1.173.628	1.149.221
	809.192	735.636	603.620	752.255

(1) Comprende también los de fuera del tráfico, como alquiler de material y terrenos, restaurants, cantinas, etc., y, además, los ingresos por intereses y comi
concepto se incluyen, además de los gastos de explotación, otros que pudieran llamarse cargas de ésta, como son: pensiones al personal, gastos extraordinarios
al pago de los intereses de las Obligaciones o Bonos en circulación y a su amortización. (4) Absorbidas en su totalidad por las cargas financieras en cumplimien
financieras los intereses que anualmente abona a la Compañía de los Diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares, por los 66.000.000 de pesetas recibidos de
bilidad de obtenerlos directamente de la Compañía. Las cifras anotadas se refieren a fin de ejercicio, en 30 de Junio de cada uno de los años indicados. (8) Estas
años indicados. (10) No comenzó la explotación hasta el año 1901. (11) Datos tomados de la Estadística de Obras Públicas. (12) No comenzó la explotación

NOTA.—Todos los datos consignados en el presente cuadro se tomaron de las Memorias de las Compañías, salvo algunos —afortunadamente pocos y de los fe
nos obligan a dejar algunos blancos.

netos totales. Cargas financieras (3). Dividendos

1913	1914	1915	1916	1917	
398.118	»	(8) 167.234	416.152	534.831	Productos brutos.
452.976	»	192.168	401.242	673.217	Gastos.
— 54.858	»	— 24 934	14.910	— 38.386	Productos netos.
90.000	»	000	000	000	Cargas financieras.
— 144.858	»	— 24.934	14.910	— 38.386	Productos líquidos.
1.407.120	1.303.727	1.345.389	1.430.478	1.498.303	Productos brutos.
844.854	917.342	859.439	951.449	1.034.603	Gastos.
562.266	386.385	485.950	479.029	463.700	Productos netos.
568.922	360.929	460.132	472.117	464.207	Cargas financieras.
— 6.656	25.456	25.818	6.912	— 507	Productos líquidos.
1.006.733	982.637	890.513	978.266	912.426	Productos brutos.
742.330	766.004	686.115	763.532	815.598	Gastos.
264.403	216.633	204.398	214.734	96.828	Productos netos.
159.878	157.197	154.282	151.143	147.863	Cargas financieras.
104.525	59.436	50.116	163.591	— 51.035	Productos líquidos.
647.623	601.376	632.336	734.070	917.814	Productos brutos.
418.151	416.669	414.921	495.126	532.555	Gastos.
229 472	184.707	217.445	238 944	385.259	Productos netos.
180.000	152.400	171.000	180.000	»	Dividendos repartidos.
386.612	402.893	377.107	442.363	»	Productos brutos.
318.072	317.673	318.535	380.973	»	Gastos.
68.540	85.220	58.572	61.390	»	Productos netos.
30.454	30.454	30.454	30.454	»	Cargas financieras.
38.086	54.766	28.118	30.936	»	Productos líquidos.
162.285	144.004	157.956	193.134	»	Productos brutos.
164 842	139 671	159.643	188.071	»	Gastos.
— 2.557	4.333	— 1.687	5.063	»	Productos netos.
375.062	351.648	334.667	381.123	375.359	Productos brutos.
316.059	337.333	326.079	351.890	325.666	Gastos.
59.003	14.315	8.588	29.233	49.693	Productos netos.
53.431	2.797	2.790	44.767	»	Cargas financieras.
5.572	11.518	5.798	— 15.534	»	Productos líquidos.
»	»	290.630	282.982	»	Productos brutos.
»	»	157.856	148.951	»	Gastos.
»	»	132.774	134.031	»	Productos netos.
»	»	78.947	73.748	»	Cargas financieras.
»	»	53.827	60.283	»	Productos líquidos.
1.842 239	1.801.953	1.829.602	2.338.193	»	Productos brutos.
972.265	1.070.228	1.076.340	1.468.381	»	Gastos.
869.974	731.725	753.262	869.812	»	Productos netos.
395.620	395.900	395.620	395.800	»	Cargas financieras.
474.354	335.825	357.642	474.012	»	Productos líquidos.
350.000	300.000	350.000	400.000	»	Dividendos repartidos.
139.667	156.624	162.956	161.257	165.737	Productos brutos.
106.801	122.470	137.633	129.482	159.916	Gastos.
32.866	34.154	25.323	31.775	5.821	Productos netos.
9.000	9.000	9.000	9.000	»	Dividendos repartidos.
1.747.109	1.217.360	1.201.561	1.322.062	»	Productos brutos.
1.152.142	1.009.672	941.737	1.144.029	»	Gastos.
594.967	207.688	259.824	178.033	»	Productos netos.

siones. No se incluyen los productos ajenos por completo a la explotación, como son los obtenidos en minas u otras propiedades de las Compañías. (2) En este
por siniestros o reparaciones, pérdidas en cambios, comisiones, derechos de timbre, etc. (3) Se entiende por tales, exclusivamente, las cantidades destinadas
to del concurso de acreedores. (5) No comenzó la explotación hasta el año 1903. (6) Aunque no ha emitido obligaciones, se consideran como tales cargas
ésta. (7) Datos muy incompletos, en su mayoría tomados de la Estadística de Obras Públicas, ya que, por llevar la contabilidad en Bélgica, no ha habido posi-
se refieren solamente al período comprendido entre 1.º de Enero y 30 de Junio de 1915. (9) Ejercicios económicos cerrados en 30 de Junio de cada uno de los
hasta el año 1915. (13) Empezó la explotación de la línea por esta compañía en 1.º de Marzo de 1901.
rrocarriles menos importantes— que por falta material de tiempo no fué posible solicitar nuevamente de las Empresas y hubo que tomarlos de otras fuentes, que

CAPÍTULO III

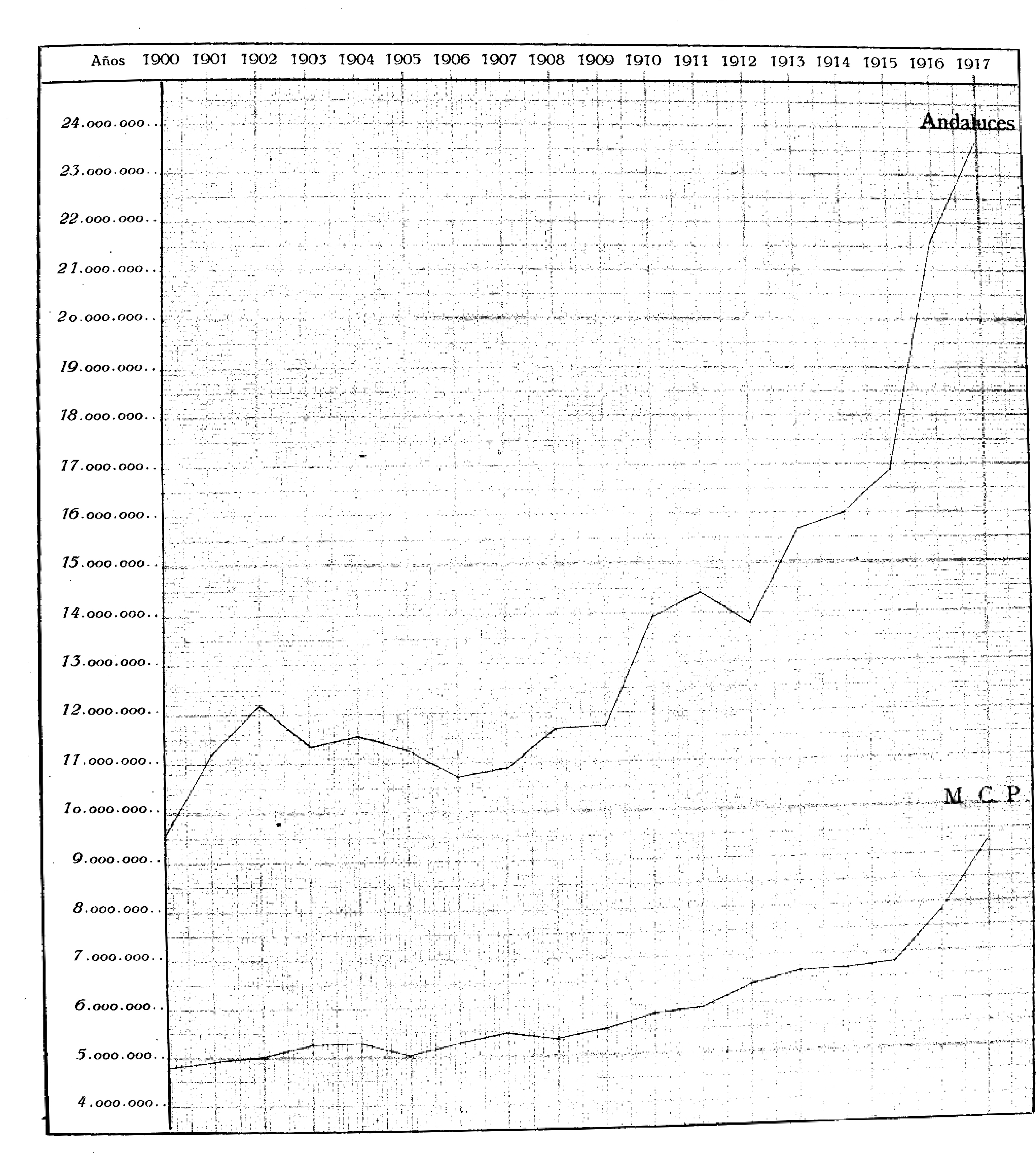
Gastos de explotación de las grandes Compañías

Gastos de explotación de las grandes Compañías

AÑOS	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal
1900	46.675.398	37.465.473	9.584.303	4.812.910
1901	53.910.706	38.230.603	11.222 992	4.994.436
1902	54.260.775	41.333.037	12.228.507	5.045.394
1903	54.563.692	44.079.720	11.368.761	5.298.495
1904	59.227.676	45.227.161	11.593.483	5.293.937
1905	56.627.025	45.048.047	11.269.324	5.043.036
1906	54.781.383	47.251.158	10.712.071	5.242.481
1907	55.029.094	50.448.689	10.840.134	5.444.865
1908	56.985.288	50.894.802	11.697.778	5.337.161
1909	58.649.135	49.047.546	11.728.376	5.526.152
1910	59.192.074	49.753.829	13 911.835	5.787.209
1911	61.844.526	51.689.008	14.351.236	5.863 199
1012	68.715 472	55.374.196	13.764.896	6.376.127
1013	76.978.830	64.376.060	15.634.636	6.603.588
1914	75.748.823	64.097.081	15.990.004	6.633.228
1915	78.402.533	66.903.451	16.884.459	6.740.033
1916	100.225.800	82.476.030	21 596.995	7.828.112
1917	123.663.711	102.705.430	23.640.073	9.264.110

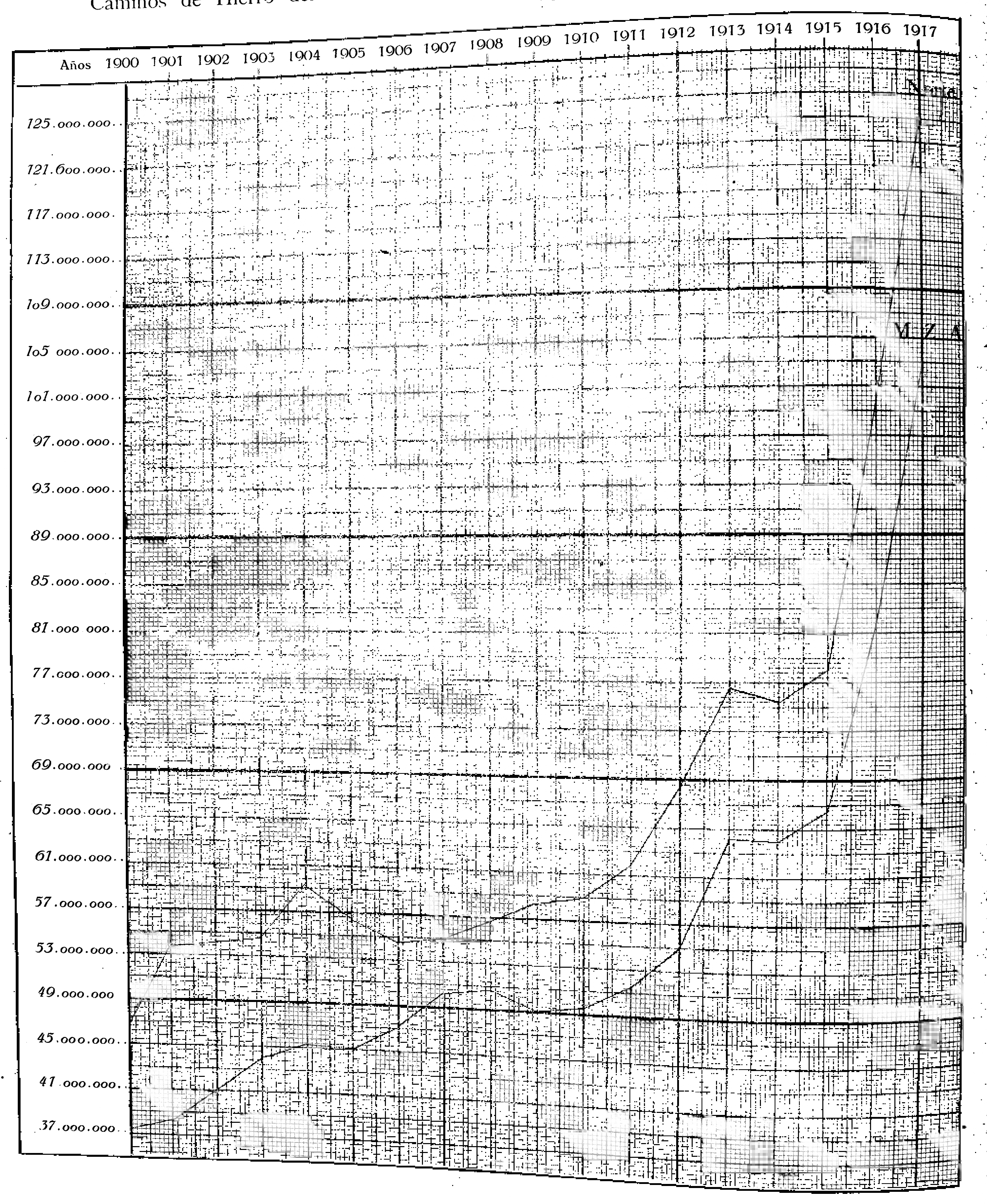
Gastos de explotación de las Compañías de Ferrocarriles:

Andaluces y Madrid a Cáceres y a Portugal



Gastos de explotación de las Compañías de Ferrocarriles:

Caminos de Hierro del Norte de España y Madrid a Zaragoza y a Alicante



CAPÍTULO IV

Capital (Acciones y Obligaciones).—Subvenciones

Acciones, Obligaciones y Subvenciones de los Ferrocarriles de vía normal

FERROCARRILES	CAPITAL ACCIONES		VALOR DE LA ACCIÓN EN PESETAS		OBLIGACIONES EN CIRCULACIÓN EN 1.º ENERO 1918			SUBVENCIONES
	Nominal — *Pesetas*	Desembolsado — *Pesetas*	Nominal	Desembolsado	Interés nominal — Por 100	Valor nominal — *Pesetas*	Valor nominal de cada título	— *Pesetas*
Norte de España	245.100.000	245.100.000	475	475				159.607.541 (1)
1.ª Serie	»	»	»	»	3	114.793.646	500	
2.ª ídem	»	»	»	»	3	42.637.899	500	
3.ª ídem	»	»	»	»	3	11.912.995	500	
4.ª ídem	»	»	»	»	3	12.397.455	500	
5.ª ídem	»	»	»	»	3	24.193.447	500	
Especiales Pamplona	»	»	»	»	3	81.924.424	500	
Prioridad Barcelona	»	»	»	»	3		500	
Segovia, a M. del Campo	»	»	»	»	3	5.523.300	500	
Tudela a Bilbao, 1.ª serie	»	»	»	»	5		500	
Idem íd., 2.ª ídem	»	»	»	»	5	78.871.959	500	
Idem íd., 3.ª ídem	»	»	»	»	5		250	
Idem íd. especiales	»	»	»	»	5		500	
Asturias, Galicia, León, 1.ª hipoteca (en liquidación)	»	»	»	»	3		500	
Idem íd. 2.ª ídem	»	»	»	»	3	83.595.473	500	
Idem íd. 3.ª ídem	»	»	»	»	3		500	
Almansa a Valencia y Tarragona (adheridas)	»	»	»	»	3		475	
Idem íd. (no adheridas)	»	»	»	»	3	108.268.586	475	
Idem íd. (especiales)	»	»	»	»	4		475	
Villalba a Segovia (hip.)	»	»	»	»	4	17.133.038	500	
Huesca-Canfranc	»	»	»	»	4	58.397.256	500	
Lérida-Reus y Tarragona	»	»	»	»	3	18.244.925	500	
San Juan de las Abadesas	»	»	»	»	3	30.654.500	525	
Alsasua y San Juan de las Abadesas	»	»	»	»	4,50	82.882.468	500	
Valencia a Utiel (precio fijo de cupón)	»	»	»	»	3	22.440.000	500	
Idem íd. (rédito variable)	»	»	»	»	Varia		500	
Alar a Santander	»	»	»	»	6	9.964.941	475	
Madrid a Zaragoza y a Alicante	236.077.850	236.077.850	475	475				62.406.848 (2)
Madrid-Alicante (1.ª hipoteca), Series 1 a 16	»	»	»	»	3	214.825.875	475	
Idem íd. (2.ª hip.). S. 17 a 19	»	»	»	»	3	26.398.837	475	
Idem íd. (3.ª hip.). Serie 20	»	»	»	»	3	12.839.962	475	
Idem íd. Serie A	»	»	»	»	5	39.336.750	500	
Idem íd. Serie B	»	»	»	»	4,50	63.944.440	500	
Idem íd. Serie C	»	»	»	»	4	64.243.423	500	
Idem íd. Serie D	»	»	»	»	4	61.287.520	500	
Idem íd. Serie E	»	»	»	»	4,50	32.375.239	500	
Córdoba-Sevilla	»	»	»	»	3	8.716.250	475	
Ciudad Real-Badajoz	»	»	»	»	5	29.457.500	500	
Tarragona-Barcelona-Francia, 1874 y 1878	»	»	»	»	2,25	51.368.862	475	
Idem íd., 1883, 86 y 87	»	»	»	»	2,25	20.154.750	475	
Andaluces	45.000.000	44.099.500	500	500		(4)		8.301.086 (3)
Córdoba-Málaga	»	»	»	»	3	3.272.775	445	
Andaluces, 1.ª serie	»	»	»	»	Varia	39.432.500	500	
Idem íd.	»	»	»	»	3	84.557.500	500	
Puente Genil-Linares	»	»	»	»	Varia	15.649.500	500	
Idem íd.	»	»	»	»	3	31.985.000	500	
Sevilla-Jerez-Cádiz, rosa	»	»	»	»	3,50	832.800	300	

(1) En nota facilitada por la Compañía declara haber recibido del Estado por Subvenciones 365.678.668,05 pesetas y por Auxilios 13.192.974,79, en las que incluyen las recibidas por Compañías anteriores a la que hoy explota las líneas.

(2) Compañías concesionarias anteriores a la actual, habían recibido del Estado 123.630.140,70 pesetas.

(3) Manifiesta la Compañía, que antiguos concesionarios percibieron Subvenciones que ascienden a pesetas 45.421.199, aparte de otras que no dejaron rastro alguno en el archivo que poseen. Además obtuvieron una Subvención ordinaria para la línea Bobadilla-Algeciras de 10.900.200 pesetas.

(4) En el balance cerrado el 31 de Diciembre de 1917 figuran las obligaciones por el valor de emisión, menor que el nominal. Según declaración de la Compañía, el valor nominal de sus obligaciones en circulación es de pesetas 266.929.375.

FERROCARRILES	CAPITAL ACCIONES		VALOR DE LA ACCIÓN EN PESETAS		OBLIGACIONES EN CIRCULACIÓN EN 1.º ENERO 1918			SUBVENCIONES
	Nominal — Pesetas	Desembolsado — Pesetas	Nominal	Desembolsado	Interés nominal — Por 100	Valor nominal — Pesetas	Valor nominal de cada título	— Pesetas
Sevilla-Jerez-Cádiz, gris	»	»	»	»	Varia	7.020.900	300	
Idem íd. gris	»	»	»	»	3,50	14.934.900	300	
Idem íd. amarilla	»	»	»	»	Varia	6.459.800	300	
Idem íd. amarilla	»	»	»	»	3,50	13.743.300	300	
Emisión 1.º Junio 1907	»	»	»	»	3	13.503.000	500	
Bobadilla-Algeciras	»	»	»	»	4,50	22.366.500	500	
Madrid-Cáceres-Portugal	47.000.000	47.000.000	500	500	Varia	38.161.728	500	20.638.613
Idem íd	»	»	»	»	Varia	5.070.346	500	
Idem íd	»	»	»	»	4	2.515.000	500	
Idem íd. (Oeste)	»	»	»	»	Varia	28.550.450	500	
Idem íd. (ídem)	»	»	»	»	4	8.513.500	500	
Idem íd. (priv.)	»	»	»	»	Varia	9.115.200	500	
Compañía de explotación Madrid-Cáceres	8.000.000	8.000.000	500	500				
Emisión 1902, 1.ª serie	»	»	»	»	5	8.570.000	500	
Idem 1904, 2.ª ídem	»	»	»	»	5	4.340.000	500	
Idem 1907, 3.ª ídem	»	»	»	»	4	8.225.000	500	
Idem 1914, 4.ª ídem	»	»	»	»	5	1.318.500	500	
Sur de España	23.240.000	23.240.000	500	500		(1)		33.304.105
Linares-Almería	»	»	»	»	3	10.539.000	500	
Idem íd	»	»	»	»	Varia	9.817.280	500	
Granada	»	»	»	»	6	5.067.455	500	
Idem	»	»	»	»	4	771.335	500	
Medina-Zamora y Orense-Vigo (2)	52.500.000	47.718.000	500	500				27.463.007
Idem íd. (primitiva)	»	»	»	»	Varia	42.886.000	500	
Idem íd. (prioridad)	»	»	»	»	3	22.659.500	500	
Central de Aragón	20.000.000	19.943.000	500	500	4	12.743.200	500	25.000.000
Salamanca a la Frontera	20.000.000	20.000.000	500	500		(3)		10.812.525
Zafra a Huelva	28.000.000	28.000.000	500	500				
Idem íd., (1.ª hip.)	»	»	»	»	Varia	45.394.000	500	
Idem íd. (2.ª hip)	»	»	»	»	Varia	21.161.500	500	
Lorca-Baza-Aguilas	17.500.000	17.500.000	500	500		23.200.000		13.309.114
Ferrocarril de Soria	5.000.000	5.000.000	500	500		1.950.000		271.000
Medina a Salamanca	7.125.000	7.125.000	475	475	3	7.975.500	500	—
Idem íd	»	»	»	»	Varia	3.956.100	300	
Santiago a Carril	5.625.000	5.625.000	»	»		5.000.000		2.225.825
Alcantarilla a Lorca	6.000.000	6.000.000	500	500				
Sevilla-Alcalá y Carmona	2.000.000	1.744.000	500	500		—		—
Vecinales de Andalucía	1.700.000	1.700.000	100	100		—		—
Valencia y Aragón	3.000.000	3.000.000	500	500	Varia	6.000.000	500	
Idem íd	»	»	»	»	3	92.000	500	
Argamasilla a Tomelloso	800.000	800.000	500	500	6	639.000	1.000	
Bilbao a Portugalete	5.000.000	5.000.000	500	500				
Idem íd., 1.ª y 2.ª serie	»	»	»	»	4	8.998.000	500	
Compañía de F. C. y Tranvías	1.500.000	1.500.000	500	500				

(1) Según declaración jurada de la propia Compañía, de 16 de Febrero de 1918, el valor nominal de sus obligaciones en circulación asciende a 52.256.500 pesetas. Lo consignado en el cuadro está tomado del balance.

(2) Además de las obligaciones consignadas, aparecen en la nota facilitada por la Compañía 1.766.500 pesetas en bonos. En el balance figuran las obligaciones por el 50 por 100 de su valor nominal. Respecto a las subvenciones, debe advertirse que figuran éstas en el cuadro por el total de las mismas, según aparecen en la Memoria de la Compañía correspondiente al ejercicio de 1917, después de deducidas 1.377.139,62 pesetas por conmutación de los derechos de Aduanas. En la nota de la Compañía declara que las subvenciones percibidas del Estado ascienden a 28.436.646,65 pesetas.

(3) No ha emitido obligaciones, pero recibió de la Compañía de los Diques de Porto y Caminos de Hierro Peninsulares 66.000.000 pesetas, que devengan interés anualmente.

Nota.—La mayor parte de los datos que contiene el presente cuadro están tomados del «Anuario financiero y de Sociedades anónimas» del Sr. Riu.

Acciones y Obligaciones de los Ferrocarriles de vía estrecha

FERROCARRILES	CAPITAL ACCIONES		VALOR DE LA ACCIÓN EN PESETAS		OBLIGACIONES EN CIRCULACIÓN EN 1.° ENERO 1918		
	Nominal — Pesetas	Desembolsado — Pesetas	Nominal	Desembolsado	Interés nominal — Por 100	Valor nominal — Pesetas	Valor nominal de cada título
Amorabieta a Guernica y Pedernales, 1.ª y 2.ª series	1.250.000	1.250.000	500	500	4	1.110.000	500
Astillero a Ontaneda	1.500.000	1.500.000	500	500		4.000.000	500
Cantábrico (Pref.)	877.500	877.500	500	500			
Idem (Ord.)	5.772.500	5.632.000	500	500			
Santander a Cabezón, 1.ª	»	»	»	»	4	3.051.000	500
Idem íd., 2.ª	»	»	»	»	4	1.180.800	500
Idem íd., 3.ª	»	»	»	»	4	962.500	500
Cabezón a Llanes, 1.ª	»	»	»	»	4	5.955 000	500
Idem íd., 2.ª	»	»	»	»	4	2.976.000	500
Cariñena a Zaragoza	3.500.000	3.500.000	350	350	3	4.003.500	500
Secundarios de Castilla	6.000.000	6.000.000	500	500			
Castro Alén (Ord.)	1.500.000	1.500.000	500	500			
Idem (Esp.)	500.000	500.000	500	500			
Cortes a Borja	1.067.500	1.067.500	500	500			
Estratégicos y secundarios de Alicante	4.750.000	3.225.000	500	500	4	19.824.000	500
Económicos de Asturias	13.000.000	11.500.000	500	500	4	4.885 000	500
Grao-Valencia-Turia	2.500.000	2.458.000	500	500			
Luchana a Munguía	700.000	700.000	500	500	5	1.000.000	500
Mallorca	6.125.000	5.615.000	500	500	4	10.147.500	500
Manresa a Berga (Pref)	6.000.000	3.500.000	500	500			
Idem (Ord)	9.000.000	9.000.000	500	500			
Olot a Gerona	3.000.000	3.000.000	500	500	4	2.625.500	500
Idem íd	»	»	»	»	5	600.000	500
Reus a Salou, Serie A	400.000	400.000	250	250			
Idem íd., Serie B	350.000	350.000	500	500			
La Robla	20.000.000	20.000.000	500	500	4	11.707.000	500
De San Feliú de Guixols a Gerona	1.536.100	1.536.100	100	100	4	1.440.000	500
De San Julián de Musques	4.000.000	3.319.500	500	500			
Idem íd., 1.ª hip	»	»	»	»	5	1.548.500	500
Idem íd., 2.ª ídem	»	»	»	»	5	1.947.500	500
Idem íd., 3.ª ídem	»	»	»	»	5	1.814.000	500
Caminos de Hierro de Granada	2.000.000	2.000.000	500	500	5	130.500	500
Santander a Bilbao	17.000.000	16.624.500	500	500			
Santander-Solares, 1.ª	»	»	»	»	4	1.101.000	500
Idem íd., 2.ª	»	»	»	»	4	815.000	500
Cadagua	»	»	»	»	4	907.500	500
Emisión 1895	»	»	»	»	4	6.003.500	500
Idem 1898	»	»	»	»	4	4.685.500	500
Idem 1900	»	»	»	»	4	4.734.000	500
Idem 1902	»	»	»	»	4	7.171.500	500
Idem 1909	»	»	»	»	4	982.000	500
Idem 1913	»	»	»	»	4	6.981.000	500
Sarriá a Barcelona	2.000.000	2.000.000	250	250	6	6.000.000	500
Silla a Cullera	1.500.000	1.500.000	500	500			
Sociedad Española de Ferrocarriles secundarios	5.000.000	1.250.000	500	125	4	13.955.500	500
Ulia	750.000	750.000	500	500			
Valdepeñas a Puertollano	4.136.500	3.710.000	500	500			
Valladolid a Medina de Rioseco	3.125.000	3.125.000	500	500	5	854.000	500
Vasco-Asturianos	12.000.000	12.000.000	400	400	5	11.321.000	500
Vascongados	20.000.000	19.934.000	500	500			
Bilbao-Durango, 1.ª	»	»	»	»	4	3.688.000	500
Idem, 2.ª	»	»	»	»	4	7.352.000	500
Durango-Zumárraga, 1.ª	»	»	»	»	4	4.814.500	500
Egoibar-San Sebastián	»	»	»	»	4	5.279.000	500
Villacañas a Quintanar	2.000.000	2.000.000	500	500			
Villena-Alcoy-Yecla	13.015.000	7.496.450	475	475			
San Sebastián a Hernani	3.727.500	»	500	500	5	2.000.000	500
Málaga-Algeciras-Cádiz	12.010.000	3.002.500	500	500			
Suburbanos de Málaga	4.000.000	3.175.000	1.000	1.000			
Tajuña	3.000.000	3.000.000	500	500			
Central Catalán	6.000.000	6.000.000	500	500	Varia	6.948.000	300

FERROCARRILES	CAPITAL ACCIONES		VALOR DE LA ACCIÓN EN PESETAS		OBLIGACIONES EN CIRCULACIÓN EN 1.° ENERO 1918		
	Nominal — *Pesetas*	Desembolsado — *Pesetas*	Nominal	Desembolsado	Interés nominal — Por 100	Valor nominal — *Pesetas*	Valor nominal de cada título
Central Catalán					4,50	1.621.500	500
Montaña a Grandes pendientes	1.800.000	1.800.000	500	500			
Madrid a Villa del Prado	6.000.000	6.000.000	300	300	Varia	5.961.000	500
Idem íd					5	1.640.500	500
Secundarios del Sur de España	1 565.000	1.655.000	500	500			
Flassá a Palamós	1.500.000	1.500.000	100	100			
Sádaba a Gallur	2.000.000	2.000.000	1.000	1.000	5	4.000.000	500
Alcoy a Gandía	8.750.000	8.750.000	»	»	»	10.000.000	»
Aznalcollar al Guadalquivir	3.000.000	3.000.000	500	500			
Langreo	12.350.000	12.350.000	475	475		2.680.000	500
La Carolina y Prolongaciones	4.000.000	4.000.000	500	500	5	4.000.000	500
Eléctrico de la Loma	2.000.000	2.000.000	500	500			
San Sebastián a la Frontera	7.000.000	4.000 000	500	500	5	5.000.000	500
Huelva a Ayamonte	3.750.000	1.875.000	500	250			
Sierra de Cartagena (Ord.)	550.000	550.000	125	125			
Idem íd. (Pri.)	725.000	725.000	250	250			
Nordeste de España	6.000.000	6.000.000	250	250	5	5.800.000	250

NOTA.—Sin perjuicio de exponer en momento oportuno, con todo el detenimiento necesario, los datos correspondientes a los ferrocarriles de vía estrecha, se incluyen los indicados tomados del «Anuario financiero y de Sociedades anónimas» del Sr. Riu.

CAPÍTULO V [1]

Datos históricos de las grandes Compañías

a) Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

DOMICILIO SOCIAL: MADRID

Acciones.—Esta Empresa se constituyó en 29 de Diciembre de 1858, ante el notario de Madrid señor Vamonde y autorizada por Real decreto de 14 de Enero de 1859, con un capital 95.000.000 de pesetas, dividido en 200.000 acciones de a 475 pesetas una, para la construcción y explotación de la línea de Madrid a Irún por Avila, Valladolid, Burgos, Vitoria, Tolosa y San Sebastián, concedida por Reales órdenes de 18 de Octubre de 1856 y 20 de Marzo de 1858, en cumplimiento de las leyes de 14 de Noviembre de 1855 y 11 de Julio de 1856.

En 1.° de Abril de 1878 adquirió las líneas de Barcelona a Alsasua y de Tardienta a Huesca de la extinguida Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, creando a tal efecto 100.000 acciones de a 475 pesetas una, con cuyo aumento de capital pasó éste a ser de 132.500.000 pesetas.

En Junta extraordinaria de 10 de Junio de 1882 acordó la creación de 50.000 acciones nuevas de igual valor que las en circulación, para con su producto hacer frente a la construcción de las líneas de Segovia a Medina y de Villalba al Berrocal, así como a la ampliación y mejora de las del resto de la red. El capital social se elevó, pues, con esta ampliación a 166.250.000 pesetas, representado por 350.000 acciones de 475 pesetas una.

En Junta extraordinaria de 31 de Mayo de 1890 acordó la creación de 40.000 acciones de a 475 pesetas una, para proceder al canje de las 40.000 acciones que tenía en circulación la Compañía de Asturias, Galicia y León, cuyas líneas adquirió por contrato celebrado con esta Empresa en 10 de Marzo de 1885. En virtud de esta ampliación, el capital pasó a ser de 185.250.000 pesetas, dividido en 390.000 acciones de a 475 pesetas una.

En 1891 adquirió las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona, sustituyendo las acciones en circulación de esta Empresa por 100.000 acciones nuevas de a 475 pesetas una, pasando, por tanto, el capital a 232.750.000 pesetas, representado por 490.000 acciones de 475 pesetas una.

Finalmente, en 1902, y para canjear las acciones de la Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, creó 26.000 acciones de a 475 pesetas, con lo cual su capital social pasó a estar representado por 516.000 acciones de a 475 pesetas una, o sea, en total, un capital de acciones en circulación de 245.100.000 pesetas.

He aquí gráficamente expresada la formación del capital-acciones de esta Empresa desde su fundación a la fecha:

---

(1) Tomado, en su mayor parte, del Anuario financiero y de Sociedades Anónimas del Sr. Riu.

Formación del capital acciones de las Compañías de los Caminos de Hierro del Norte de España

FECHAS	Número de acciones	Valor de una — *Pesetas*	TOTAL — *Pesetas*	Series
1858	200.000	475	95.000.000	1.ª
1878	100.000	475	47.500.000	1.ª
1882	50.000	475	23.750.000	1.ª
1890	40.000	475	19.000.000	1.ª
1891	100.000	475	47.500.000	2.ª
1902	26.000	475	12.350.000	3.ª
Totales	516.000		245.100.000	

Obligaciones.—La formación del capital-obligaciones de esta Empresa se ha realizado por creación de hipotecas sobre sus líneas y por aportación de las ya creadas por las diferentes Empresas que en el transcurso de su vida social ha adquirido por fusión, compra o convenio.

El siguiente cuadro da una idea clara del capital-obligaciones que esta Empresa tiene actualmente en circulación.

FECHA DE CREACIÓN	DENOMINACIÓN	Número de las emitidas	Valor una — Pesetas	Total emitido — Pesetas	Interés °/°	VENCIMIENTO DE CUPONES	Plazo de amortización — Años	Fecha en que termina	Valor en balance de las amortizadas — Pesetas	En circulación — 1.° enero 1918	Valor en balance de las en circulación — Pesetas
3 marzo 1870	Norte, 1.ª serie	662.087	500	331.493.500	3	1 abril—1 octubre	81	1958	33.731.275	512.417	114.793.646
1 julio 1876	Norte, 2.ª serie	268.168	500	134.084.000	3	1 abril—1 octubre	81	1958	12.528.366	193.165	42.637.899
1 julio 1883	Norte, 3.ª serie	50.000	500	25.000.000	3	1 enero—1 julio	74	1957	3.337.005	39.059	11.912.995
1 julio 1885	Norte, 4.ª serie	50.000	500	25.000.000	3	1 enero—1 julio	72	1957	3.352.545	39.357	12.397.455
1 julio 1888	Norte, 5.ª serie	100.000	500	50.000.000	3	1 enero—1 julio	79	1957	6.158.006	80.711	24.193.447
1 enero 1885	Segovia a Medina	20.600	500	10.300.000	3	1 enero—1 julio	95	1980	644.700	18.411	5.523.300
1 julio 1880	Barcelona prioridad	235.000	500	117.500.000	3	1 enero—1 julio	71	1951	27.105.595	336.628	81.924.424
15 marzo 1878	Pamplona especiales	215.000	500	107.500.000	3	1 enero—1 julio	80	1958			
1 abril 1880	Asturias, Galicia y León, 1.ª hipoteca, 1.ª serie	181.488	500	90.744.000	3	1 abril—1 octubre	84	1963			
1 julio 1882	Asturias, Galicia y León, 1.ª hipoteca, 2.ª serie	68.058	500	34.029.000	3	1 abril—1 octubre	82	1963			
1 julio 1883	Asturias, Galicia y León, 2.ª hipoteca	100.000	500	50.000.000	3	1 abril—1 octubre	73	1963	18.072.809	333.782	83.595.473
1 mayo 1885	Asturias, Galicia y León, 3.ª hipoteca	60.000	500	30.000.000	3	1 abril—1 octubre	80 ½	1959			
	Bonos sin interés de Asturias, Galicia y León	44.000	500	22.000.000	Sin.	No tienen	66	1961			
1882	Acciones Lérida a Reus y Tarragona	50.000	500	25.000.000	3	1 febrero—1 agosto	65	1950	6.755.000	36.490	18.244.925
1887	Valencia a Utiel, interés fijo	40.000	500	22.525.000	3	1 enero—1 julio	94	1985	85.000	44.980	22.440.000
1891	Valencia a Utiel, interés variable	5.050	500		Varía.	—		1985			
8 mayo 1874	Especiales, Alar a Santander	56.685	475	26.925.375	6	1 abril—1 octubre	50	1923	16.579.358	21.280	9.964.941
1 abril 1867	Tudela a Bilbao, 1.ª serie	20.000	500	10.000.000	5	1 abril—1 octubre	72	1938			
1 abril 1867	Tudela a Bilbao, 2.ª serie	47.250	500	23.625.000	5	1 abril—1 octubre	72	1938	13.264.098	185.104	78.871.959
30 marzo 1878	Tudela a Bilbao, 3.ª serie	47.133	250	11.783.250	5	1 enero—1 julio	80	1958			
	Tudela a Bilbao, especiales	100.000	500	50.000.000	5	15 febrero—15 agosto	45	1962			
29 abril 1890 (1)	San Juan de las Abadesas, S. A.	16.000	500	8.000.000	3	1 enero—1 julio	84	1971	4.546.000	61.309	30.654.500
29 abril 1890 (1)	San Juan de las Abadesas, S. B.	11.000	2.500	27.500.000	3	1 enero—1 julio	84	1971			
	Almansa a Valencia y Tarragona (adheridas)	50.000	475	23.750.000	3	1 enero—1 julio	»	1960	6.019.675	37.327	17.730.325
	Almansa a Valencia y Tarragona (no adheridas)							1955			
1 enero 1910	Almansa a Valencia y Tarragona	153.000	475	72.675.000	4	1 enero—1 julio	48	1958	4.797.500	142.900	67.877.500
17 enero 1905	Huesca a Francia por Canfranc	150.000	500	75.000.000	4	1 febrero—1 agosto	50	1955	4.900.626	135.238	58.397.256
1 julio 1909	Villalba a Segovia	53.000	500	26.500.000	4	1 enero—1 julio	78	1987	363.127	1.100	17.133.038
23 julio 1913	Barcelona a Alsásua	200.000	500	100.000.000	4,50	15 febrero—15 agosto	41	1954	3.229.187	192.500	82.882.468

(1) En virtud de convenio de 1889, el valor nominal se ha elevado a 525 pesetas para la serie A y a 2.625 pesetas para la serie B.

Resulta que el capital procedente de obligaciones en fin de 1917 era de 973.299.421 pesetas, de las cuales 803.836.315 pesetas en circulación y 169.463.105 amortizadas.

Subvenciones.—Las subvenciones percibidas por la Compañía del Norte del Estado ascienden a 159.607.541 pesetas, de las que sólo tenía pendientes de cobro, en fin de 1917, 167.619 pesetas, o sea, en resumen, que el capital social de esta Empresa está formado, por tanto, en esta forma:

	Pesetas
Acciones	245.100.000
Obligaciones en circulación	803.836.315
Subvenciones	159.439.921
Total	1.208.376.236

Valor de las líneas y material móvil.—Según el último balance que tenemos a la vista, el valor de las líneas figura por un total de 1.162.926.588 pesetas y el del material móvil en 174.502.054 pesetas.

He aquí el detalle del coste de las líneas según el balance de fin de 1917:

	Pesetas
Línea del Norte, ramal de Alar y camino de contorno	376.295.841
— de Quintanilla a Barruelo	1.493.211
— de Villalba al Berrocal	390.566
— de Alar a Santander	31.293.788
— de Zaragoza a Pamplona y Barcelona	215.111.888
— de Tudela a Bilbao	43.215.337
— de Asturias-Galicia-León	115.935.558
— de Tudela a Tarazona	1.003.448
— de Segovia a Medina	11.086.049
— de Villalba a Segovia	16.937.341
— de Villabona a Avilés	4.665.624
— de Selgua a Barbastro	1.511.732
— de San Juan de las Abadesas	46.452.256
— de Huesca a Francia, por Canfranc	35.461.496
— de Soto de Rey a Ciaño	8.111.540
— de Almansa-Valencia-Tarragona	187.228.675
— de Játiva a Alcoy	15.095.509
— de Valencia a Utiel	21.946.149
— de Lérida-Reus y Tarragona	28.912.317
Estudios y concesiones	778.251
Total	1.162.926.588

Dividendos.—Los dividendos repartidos a sus accionistas desde su fundación a la fecha han sido los que a continuación se expresan:

Dividendos repartidos por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España desde 1858 a 1917

AÑOS	Número del cupón	IMPORTE DEL DIVIDENDO		Tanto por 100	AÑOS	Número del cupón	IMPORTE DEL DIVIDENDO		Tanto por 100
		Bruto	Neto				Bruto	Neto	
1858.........	1	4,28	4,28	0,90	1888........	56 y 57	15,00	15,00	3,15
1859.........	2 y 3	11,40	11,40	2,40	1889........	58 y 59	12,00	12,00	2,52
1860.........	4 y 5	28,50	28,50	6	1890........	60 y 61	5,00	5,00	1,05
1861.........	6 y 7	28,50	28,50	6	1891........	»	»	»	»
1862.........	8 y 9	28,50	28,50	6	1892........	»	»	»	»
1863.........	10 y 11	28,50	28,50	6	1893........	»	»	»	»
1864.........	12	14,25	14,25	3	1894........	»	»	»	»
1865.........	Los cupo-	»	»	»	1895........	»	»	»	»
1866.........		»	»	»	1896........	»	»	»	»
1867.........	nes núme-	»	»	»	1897........	»	»	»	»
1868.........		»	»	»	1898........	»	»	»	»
1869.........	ros 13 a 17,	»	»	»	1899........	»	»	»	»
1870.........		»	»	»	1900........	»	»	»	»
1871.........	fueron anu-	»	»	»	1901........	»	»	»	»
1872.........		»	»	»	1902........	»	»	»	»
1873.........	lados	»	»	»	1903........	»	»	»	»
1874.........	28 y 29	13,775	13,775	2,90	1904........	»	»	»	»
1875.........	30 y 31	13,30	13,30	2,80	1905........	»	»	»	»
1876.........	32 y 33	19	19	4	1906........	»	»	»	»
1877.........	34 y 35	17,10	17,10	3,60	1907........	62 a 65	10,00	10,00	2,10
1878.........	36 y 37	11,80	11,80	2,50	1908........	66	14,00	13,19	2,77
1879.........	38 y 39	19,75	19,75	4	1909........	67	16,00	15,09	3,17
1880.........	40 y 41	28,50	28,50	6	1910........	68	19,00	17,96	3,78
1881.........	42 y 43	28,50	28,50	6	1911........	69	21,00	19,87	4,78
1882.........	44 y 45	29,40	29,40	6,18	1912........	70	24,00	22,715	4,78
1883.........	46 y 47	25	25	5,26	1913........	71	24,00	22,704	4,78
1884.........	48 y 49	10	10	2,10	1914........	72	15,00	14,09	2,97
1885.........	50 y 51	10	10	2,10	1915........	73	18,00	17,06	3,59
1886.........	52 y 53	8	8	1,68	1916........	74	15,00	14,09	2,97
1887.........	54 y 55	12	12	2,52	1917........	»	Nada	Nada	»

Domiciliación del pago de cupones. —En Junta general de 1916 se acordó autorizar al Consejo para convertir en títulos, pagaderos únicamente en España y en pesetas, los que, pagaderos en pesetas o moneda extranjera, tuviese en circulacion de las emisiones siguientes:

1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª series Nortes; Segovia a Medina; especiales Pamplona, Prioridad Barcelona; 1.ª, 2.ª y 3.ª hipotecas de Asturias, Galicia y León; acciones de Lérida a Reus y Tarragona; Este de España (interés fijo).

La domiciliación comenzó el 25 de Octubre de 1917, percibiendo los tenedores de títulos una prima de 4 pesetas por título presentado, y hasta fin de 1917 los títulos domiciliados han sido los siguientes:

OBLIGACIONES	Número de títulos domiciliados
Norte, 1.ª serie...	61.990
Norte, 2.ª serie...	16.635
Norte, 3.ª serie...	3.199
Norte, 4.ª serie...	3.687
Norte, 5.ª serie...	6.946
Segovia-Medina...	2.820
Prioridad Barcelona....................................	68.269
Pamplona especiales....................................	16.993
Asturias-Galicia-León, 1.ª.............................	70.566
Idem íd. íd., 2.ª......................................	13.747
Idem íd. íd., 3.ª......................................	8.655
Este de España...	174
Lérida-Reus..	17.450

b) Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

DOMICILIO SOCIAL: MADRID

Esta Empresa ferroviaria se constituyó por escrituras de 27 de Septiembre, 31 de Diciembre de 1856 y 10 de Enero de 1857. Se la autorizó por Real decreto de 26 de Enero de 1857, y fué modificada en años sucesivos en virtud de acuerdos adoptados en las Juntas generales de 1860, 1875, 1877 y 1880 y por Reales decretos de 1862, 1875, 1878 y 1880.

En 1892 se sometió a las prescripciones del nuevo Código de Comercio, y en 1899 modificó sus Estatutos, después de la fusión con la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia.

La Sociedad a su fundación tenía las concesiones de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza, de Madrid a Almansa y de Almansa a Alicante.

Los indicados ferrocarriles fueron aportados a la Sociedad con una subvención de 209.999 reales por kilómetro, acordada por el Estado, y por una duración de noventa y nueve años, que vence el 26 de Enero de 1956.

Por convenio de 24 de Julio de 1875, la Compañía de Madrid a Zaragoza compró a la Compañía de Córdoba a Sevilla todos los derechos, tanto sobre la concesión como sobre el ferrocarril de Córdoba a Sevilla, con las subvenciones que tenía, a contar retroactivamente desde el 1.° de Julio de 1875, y mediando el abono de 38.000 acciones y 34.000 obligaciones de la Compañía de Zaragoza, la cual tomó a su cargo el servicio de intereses y amortización de las obligaciones del 3 por 100 que quedaban en circulación sobre las 51.184 que fueron emitidas por la Compañía de Córdoba a Sevilla.

Esta Compañía se constituyó de conformidad con la ley de 13 de Mayo de 1885, con una duración de noventa y nueve años, por escritura ante el notario de París Sr. Ducloux, aprobada por Real decreto de 24 de Junio de 1857.

La fusión por compra de las dos Compañías fué aprobada en la Junta general de 30 de Septiembre de 1875 por la Compañía de Córdoba y en la del 5 de Octubre del mismo año por la Compañía de Zaragoza y por Real decreto de 20 de Noviembre del mismo año.

Por convenio de 13 de Octubre de 1877, aprobado por Junta general de accionistas de 20 de Diciembre del mismo año, se acordó lo siguiente:

1.° La Compañía de Zaragoza compró al Sr. Sundheim el ferrocarril de Sevilla a Huelva, de una longitud de 110 kilómetros, del cual era concesionario a perpetuidad, sin subvención del Gobierno, conforme al Real decreto de 14 de Noviembre de 1868 y al de 20 de Agosto de 1869.

Esta adquisición se hizo por el precio de 8.000 acciones y 16.000 obligaciones del 3 por 100 de la Compañía de Zaragoza.

2.° Se convino por los Sres. Sundheim y Doetsch la terminación de las obras de la mencionada línea de Sevilla a Huelva mediante el precio de 20.000 acciones y 40.000 obligaciones, debiendo encontrarse la línea en explotación el 1.° de Julio de 1879.

Por convenio del 8 de Abril de 1880, la Compañía de Madrid a Zaragoza compró de la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Bélmez y de Madrid a Ciudad Real, haciendo así 580 kilómetros construídos y explotados, además la concesión del ferrocarril de Puente de Aljucen a Cáceres (66 kilómetros) y la línea de Puertollano a Córdoba.

Esta adquisición tuvo lugar mediante el pago por la Compañía de Zaragoza de 50.000 acciones y 100.000 obligaciones completamente liberadas, y 5.500.000 francos en metálico. Las acciones de la Compañía de Badajoz se anularon y la Compañía de Zaragoza se comprometió al pago de intereses y amortización de las 63.634 obligaciones hipotecarias del 5 por 100 de la Compañía de Badajoz que quedaban en circulación de las 63.754 que fueron emitidas en 1877.

La Compañía de Badajoz quedó encargada de la liquidación de sus débitos y créditos. El convenio aludido de 8 de Abril de 1880, fué aprobado por las Juntas generales que celebraron las Compañías contra-

tantes los días 15 y 16 de Mayo de 1880 y por Reales decretos y Reales órdenes fechas 24 y 27 de Julio y 20 de Agosto de 1880.

La Compañía de los ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Bélmez, constituída en virtud de decretos de 21 de Agosto de 1861 y 7 de Diciembre de 1864, fué reorganizada por los Estatutos presentados ante el notario de Madrid Sr. Caldeiro, el 31 de Mayo de 1872, como consecuencia de un arreglo entre la Compañía y sus acreedores y aprobada por sentencia ejecutoria del 29 de Noviembre de 1871.

Su capital fué de 50.000.000, divididos en 100.000 acciones de 500 francos completamente liberadas.

Por convenio de 27 de Junio de 1881 con la Compañía de los Caminos de Hierro de Extremadura y aprobados en la Junta general de 21 de Mayo de 1882, la Compañía de Zaragoza compró la línea de Mérida a Sevilla (202 kilómetros) con el ramal de Puente del Arco a Balsequillo.

Por convenio de 31 de Octube de 1883, aprobado por la Junta de 5 de Enero de 1884, la Sociedad compró la línea de Aranjuez a Cuenca, de 152 kilómetros.

Por convenio de 2 de Mayo de 1891; aprobado en la Junta general del 24 del mismo mes, adquirió la línea de Valladolid a Ariza (255 kilómetros).

A estas varias líneas vienen a añadirse las que componen la red de los Caminos de Hierro de Tarragona a Barcelona y Francia (723 kilómetros) por tratado de fusión celebrado el 15 de Mayo de 1891, modificado en 1898 y arreglado definitivamente en Enero de 1899.

Como consecuencia de los convenios citados y de las concesiones directas, la red de la Compañía de Zaragoza se compone de las siguientes líneas:

Línea de Madrid a Alicante y de Castillejo a Toledo	483	kilómetros.
— de Madrid a Zaragoza	340	—
— de Alcázar a Ciudad Real	115	—
— de Albacete a Cartagena	227	—
— de Manzanares a Córdoba	244	—
— de Córdoba a Sevilla	131	—
— de Sevilla a Huelva	110	—
— de Badajoz	580	—
— de Mérida a Tocina	205	—
— de Aljucena a Cáceres	66	—
— de Aranjuez a Cuenca	152	—
— de Valladolid a Ariza	255	—
Red Catalana	723	—
Ramales de Linares y Carmona	33	—

Todas las líneas constituyen una red en explotación de 3.664 kilómetros.

En consecuencia, el capital acciones de esta Empresa ha experimentado en el transcurso de su vida social el siguiente desarrollo:

Desarrollo del capital acciones de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

AÑOS	Número de acciones	Valor de una — *Reales*	Importe total — *Reales*	Importe total — *Pesetas*
1856	240.000	1.900	456.000.000	114.000.000
1875	38.000	1.900	72.200.000	18.050.000
1877	28.000	1.900	53.200.000	13.300.000
1880	50.000	1.900	95.000.000	23.750.000
1891	141.006	1.900	267.911.400	66.977.850
Total	497.006	1.900	944.311.400	236.077.850
o sea	407 006	× 475	ptas. =	236.077.850

El capital obligaciones se ha formado, ya por las emisiones realizadas directamente por la Empresa, ya por las fusiones o compras de líneas en las que se hacía cargo de las obligaciones emitidas por las primitivas empresas.

En fin de 1917 el capital obligaciones en circulación ascendía a 630.949 408 pesetas, y el desarrollo de este concepto del capital ha sido el siguiente:

Desarrollo del capital obligaciones

OBLIGACIONES	Interés — por 100	EMISIONES REALIZADAS			SITUACIÓN DE LOS TÍTULOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1917				
		Títulos emitidos	Valor nominal de uno — *Pesetas*	Importe total nominal — *Pesetas*	Importe efectivo en balance — *Pesetas*	Títulos amortizados — *Pesetas*	Valor en pesetas	Títulos en circulación	Valor en pesetas
Alicante, 1.ª hipoteca, series 1 a 16	3	1.289.470	475	612.498.250	306.249.125	384.940	91.423.250	904.530	214.825 785
Idem 2.ª hipoteca, series 17 a 19	3	149.166	475	70.853 850	35.426.925	38.013	9.028.087	111.153	26.398.837
Idem 3.ª hipoteca, serie 20	3	70.673	475	33.569.675	16.784.837	16.610	3.944.875	54.063	12.839.962
Idem serie A (Arizas)	5	97.391	500	48.695.500	43.825.950	9.976	4.489.200	87.415	39.336.750
Idem serie B (Zaragozas)	4,50	150.000	500	75.000.000	67.756.250	8.439	3.811.809	141.561	63.944.440
Idem serie C	4	150.000	500	75.000 000	71.434.276	15.159	7.190.852	134 841	64.243.423
Idem serie D	4	147.950	500	73.975.000	71.529.421	11.480	5.241.900	136.476	61.287.520
Idem serie E	4,50	82.701	500	41.350.500	34.667.243	5.261	2.292.004	77.440	32.375.239
Córdoba-Sevilla	3	51.184	475	24.312.400	11.738.675	12.726	3.022.425	36.700	8.716.250
Ciudad Real-Badajoz	5	63.754	500	31 877.000	31.817.000	4.719	2.359.500	58.915	29.457.500
T. B. F. 1864 y 1878	2,25	352.000	475	167.200.000	78.254.112	113.204	26.885.250	216.287	51.368.862
T. B. F. 1883, 86 y 87	2,25	96.361	500	46.180.500	24.090.250	15.742	3.935.500	80.619	20.154.750
T. B. F. 1876	2,25	5.102	500	2.551.000	2.551.000	5.102	2 551.000	»	»
Totales		2.705.752		1.303.063.675	812.110.306	641.371	166.175.654	2.040.000	624.949.412

En cuanto a la explotación, cabe distinguir perfectamente dos períodos: el primero, desde su fundación a 1899, fecha en que absorbe la antigua Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, y el segundo, desde dicho año a la fecha.

Primer período: De 1856 a 1898

En este período se realiza la adquisición y construcción de las líneas que bajo la denominación de red antigua figuran en sus balances, y que alcanza en total a 2.927 kilómetros en 1896.

Los productos obtenidos, gastos, cargas financieras y dividendos repartidos en este período han sido los siguientes:

Desarrollo de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante en los años de 1856 a 1898

AÑOS	Productos	Gastos	Coeficiente — Por 100	Producto neto	Cargas financieras	Beneficio líquido	DIVIDENDO Pesetas	DIVIDENDO Por 100	
1856	2.364.859	2.187.696	91,30	177.162	»	177.162	»	»	
1857	5.562.993	5.179.887	92,72	383.106	»	383.106	»	»	
1858	9.548.096	6.122.518	64,21	3.425.578	413.920	3.011.658	»	»	
1859	11.728.666	5.926.505	50,42	5.802.161	955.077	4.847.084	12	3	Además percibieron un interés del 6 por 100 al capital desembolsado.
1860	17.136.468	7 815.592	45,62	9.320.876	1.849.020	7.471.856	12	3	
1861	18.269.803	8.366.531	45,81	9.903.272	2.059.095	7.844.177	12	3	
1862	19.290.773	8.836.431	45,80	10.454.342	2.285.219	8.169.123	15	3,01	
1863	22.494.645	10.848.145	48,23	11.646.500	5.923.983	5.722.517	15	3,01	
1864	22.808.548	12.129 323	53,16	10.679.225	4.864.672	5.814.553	»	»	
1865	21.002.657	12.969.392	61,71	8.033.265	7.876.178	157.087	Nada.	»	
1866	22.561.090	10.737.394	47,59	11.823.696	9.301.586	2 522.110	»	»	
1867	24.149.842	11.497.335	47,52	12.652.507	11.920.823	731.684	»	»	
1868	26.487.302	11.641.752	43,96	14.845.550	15.702.557	— 857.007	»	»	
1869	25.211.264	11.231.928	44,55	13.979.336	14.347.706	— 368.370	»	»	
1870	25.690 563	10.200.869	39,70	15.489.694	14.266.134	1.223.560	»	»	
1871	27.080.692	9.633.031	35,57	17.447.661	15.425.948	2.021.713	»	»	
1872	28.289.455	9.659.586	34,15	18.629.869	15.593.625	3.036.244	»	»	
1873	33.308.318	11.778.978	35,34	21.529.340	15.706.692	5.822.648	15	3,01	
1874	34.586.250	13.254.212	38,33	21.332.038	15.667.387	5.664.651	15	3,01	
1875	37.001.916	13.354.859	36,09	23.647.057	16.514.356	7.132.701	21	4,42	
1876	39.199.996	14.555.747	37,11	24.644.249	17.231.598	7.412.651	21	4,42	
1877	41.629.513	15.243.085	36,62	26.386.428	18.176.440	8.209.988	24	5,05	
1878	40.244.508	15.364.676	38,13	24.879.832	18.141.672	6.738.160	22	4,63	
1879	37.020.580	15.097.741	40,78	21.922.839	18.181.811	3.741.028	15	3,01	
1880	40.508.202	15.304.885	37,77	25.203.317	17.958.530	7.244.787	20	4,21	
1881	43.018.179	15.344.789	35,68	27.673.390	17.950.089	9 723.301	22	4,63	
1882	51.999.038	20.872.827	40,15	31.126.211	22.846.409	8.279.802	22	4,63	
1883	52.509.955	20.426.523	38,89	32.083.431	22.709.414	9.374.017	23	4,84	
1884	48.800.144	21.264.997	43,57	27.535.146	22.493.760	5.041.385	14	2,94	
1885	48.995.588	21.629.609	44,14	27.365.979	26.691.646	674.332	Nada.	»	
1886	52.687.594	21.510.006	40,83	31.177.587	27.104.932	4.072.655	10	2,10	
1887	52.064.185	21.805.525	41,88	30.258.660	26.871.426	3.387.234	8	1,68	
1888	51.611.973	20.717.526	40,14	30.894.447	27.085.905	3.808.541	9	1,89	
1889	54.047.551	20.695.000	38,35	33.352.550	28.013.239	5.339.310	12	2,52	
1890	54.561.910	21.393.627	39,21	33.168.282	27.942.737	5.225.544	13	2,73	
1891	57.068.634	22.317.342	39,11	34.751.291	29.549.943	5.201.348	9	1,89	
1892	54.307 643	21.964.188	40,44	32.343.455	30.312.186	2.030.669	4,25	0,89	
1893	52.349.988	21.420.535	40,92	30.929.452	30.761.142	168.310	Nada.	»	
1894	52.583 170	20.988.011	39,91	31.595.159	31.139.736	455 422	»	»	
1895	53.900.910	21.561.845	40,00	32.339.065	31.956.701	382.364	»	»	
1896	58.479.524	20.788.070	35,55	37.691.454	34.481.469	3.209.984	»	»	
1897	60.289.693	21.461.058	35,60	38.828.634	36.382.138	2.446.496	»	»	
1898	65.662.686	22.540.536	34,33	43.122.149	43.072.527	49.622	»	»	

Segundo período: De 1899 a 1917.

En este período absorbe por fusión la llamada red catalana de 723 kilómetros de longitud, alcanzando en total sus líneas en explotación 3.664 kilómetros de longitud.

En virtud de acuerdo adoptado en 12 de Mayo de 1890 por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia se convino la fusión de ambas empresas a los tres años de entrar en explotación la línea de Valladolid a Ariza, y me diante el concurso financiero que la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante prestaba a la de los Ferrocarriles de Tarragona, Barcelona y Francia, para la conversión de sus obligaciones y provisión de fondos, para la terminación de obras hasta la suma máxima de 30 millones de pesetas.

Al tener que cumplirse el convenio, la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia se declaró en suspensión de pagos, modificándose las cláusalas de fusión convenida y presentando el siguiente convenio a sus obligacionistas y acreedores:

«CONVENIO.—PRIMERA PARTE.—*Bases para someter a los obligacionistas del T, B. F. y a la Compañia de Madrid a Zaragoza y a Alicante, en su calidad de acreedora con motivo de la suspensión de pagos de aquélla:*

1.ª Se reconoce y admite por todo su valor el capital de las deudas y obligaciones contraídas por la Compañía de T. B. F., según el balance de 31 de Diciembre último, con inclusión de la liquidación pendiente del ramal de enlace y estación común de Zaragoza.

2.ª Con arreglo a lo expuesto en la base anterior, la amortización de todas las obligaciones hipotecarias en circulación seguirá pagándose por todo su valor nominal, según los cuadros fijados al tiempo de su creación, que no serán alterados. Sin embargo, podrán, además, ser amortizadas anualmente por subasta o por compra en plaza aquellas que permita la diferencia que resulte entre la suma de los intereses y amortización de dichos cuadros y la cantidad constante de 11.280.779 pesetas.

3.ª Los intereses vencidos en 31 de Diciembre de 1897 y los vencederos de las obligaciones del 3 y 6 por 100 sufrirán quita de un tercio. Igual quita sufrirán los del préstamo de 30.000.000 de M. Z. A., devengados hasta la mencionada fecha, que importan 6.981.588 pesetas y 21 céntimos.

4.ª Se crearán 150.000 (ciento cincuenta mil) obligaciones al portador, del 4 por 100, de valor nominal quinientas pesetas, amortizables en setenta y dos años, con primera hipoteca de las líneas que comprende el trayecto de Reus a Zaragoza, y segunda de las de la antigua red de Tarragona a Barcelona y Francia.

5.ª Se canjearán las 60.000 (sesenta mil) obligaciones o billetes no hipotecarios de la emisión del año 1889 por otras 60.000 de las 150.000 a que se refiere la base anterior, o sea a razón de una por una.

6.ª La Compañía de M. Z. A., en pago de su capital de treinta millones de pesetas prestado a la Compañía de T. B. F., recibirá 60.000 (sesenta mil) obligaciones de las creadas por la base 4.ª. Recibirá, además, las que sean precisas para cubrir el importe de los 2/3 (dos tercios) de los intereses devengados por dicho capital hasta 31 de Diciembre de 1897, y los intereses íntegros al 4 por 100 desde esta fecha a la de aplicación del convenio.

7.ª Las obligaciones a que se refiere la base 4.ª, que resulten sobrantes, podrán ser enajenadas, para aplicar su producto en venta al pago de los otros créditos que vengan a cargo de la Compañía, adquisición de material y demás atenciones de la misma.

8.ª Serán anuladas las 138.492 acciones de la Compañía que se dieron en prenda al crearse las obligaciones o billetes no hipotecarios.

SEGUNDA PARTE.—*Bases para realizar la fusión de M. Z. A. y T. B. F., adicionales al contrato de 2 de Junio de 1891, firmado por las dos Compañías.*

9.ª La Compañía de M. Z. A. aceptará solamente, por su parte, el convenio de acreedores que precede, mediante el cumplimiento de las siguientes cláusulas.

10.ª La fusión tendrá efecto en cuanto haya quedado aprobado ejecutoriamente dicho convenio de acreedores.

11.ª La Compañía de M. Z. A. en virtud de la fusión, será la encargada de cumplir los compromisos que integra el repetido convenio de acreedores, tomando posesión de las líneas de T. B. F., haciéndose cargo de su activo y pasivo y subrogándose en todos sus derechos y obligaciones.

12.ª Las 211.508 acciones de la Compañía de T. B. F., que se hallan actualmente en circulación, quedarán anuladas y serán sustituídas por 141.006 acciones de la Compañía fusionada, con el cupón correspondiente a los beneficios posteriores a 1.º de Enero de 1898. El canje se efectuará entregando dos acciones de M. Z. A. por cada tres de T. B. F. que se presenten.

13.ª A pesar de la fusión, las distintas emisiones de obligaciones que actualmente gravan con hipoteca las actuales líneas de T. B. F., y las que son objeto de la base 4.ª, tendrán en todo caso y ante cualquiera eventualidad del porvenir PRIORIDAD con respecto a los productos netos de dichas líneas.

14.ª El servicio de obligaciones de T. B. F. (cupón y amortización) será pagadero en Barcelona, además de serlo en las otras plazas en que así lo disponga el Consejo de Administración de la Compañía fusionada. Se pagará también en Barcelona el cupón de las acciones M. Z. A.

15.ª Si no se aprobase judicialmente este convenio, quedará sin efecto el presente convenio adicional de fusión. Lo propio sucederá si no fuese aprobado por los respectivos Consejos de Administración y Juntas generales de accionistas de ambas Compañías.

16.ª En todo lo que no quede total o parcialmente modificado por las presentes bases adicionales regirá el primitivo contrato de fusión.»

Del anterior convenio se modificó la cláusala 3.ª en el sentido de que la quita sería de un cuarto en vez de un tercio, y que las amortizaciones se verificarían por subasta en vez de sorteo.

Obligaciones puestas en circulación y amortizadas en los últimos años por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante

Años	NUEVOS TÍTULOS NEGOCIADOS		Cantidades gastadas en la amortización de obligaciones	Años	NUEVOS TÍTULOS NEGOCIADOS		Cantidades gastadas en la amortización de obligaciones
	Número de obligaciones	Valor nominal — *Pesetas*	— *Pesetas*		Número de obligaciones	Valor nominal — *Pesetas*	— *Pesetas*
1901	10 900	5.450.000,00	7.132.334,75	1910	37.522	18.761.000,00	9.791.574,07
1902	13.221	6.610.500,00	7.442.458,13	1911	21.831	10.915.500,00	10.085.048,32
1903	20.316	10.158,000,00	7.887.764,91	1912	22.468	11.234.000,00	11.104.374,00
1904	42.240	21.120.000,00	8.197.798,31	1913	35.585	17.792.500,00	11.443.594,29
1905	9.154	4.577.000,00	8.459.046,64	1914	35.997	17.998.500,00	12.192.425,00
1906	207	103.500,00	8.707.712,43	1915	19.408	9.704.000,00	13.699.600,00
1907	36	18.000,00	8.977.673,60	1916	52.905	26.452.500,00	»
1908	»	»	9.234.792,29	1917	5.514	2.757.000,00	»
1909	»	»	9.511.877,74				

Dividendo repartido a los accionistas por la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante

AÑOS	Dividendo por acción — Pesetas	Número de acciones	Importe total del dividendo — Pesetas	AÑOS	Dividendo por acción — Pesetas	Número de acciones	Importe total del dividendo — Pesetas
1856	»	240.000	»	1887	8,00	356.000	2.848.000,00
1857	»	240.000	»	1888	9,00	356.000	3.204.000,00
1858	»	240.000	»	1889	12,00	356.000	4.272.000,00
1859	11,40	240.000	2.736.000,00	1890	13,00	356.000	4.628.000,00
1860	11,40	240.000	2.736.000,00	1891	9,50	356.000	3.382.000,00
1861	11,40	240.000	2.736.000,00	1892	5,00	356.000	1.780.000,00
1862	14,25	240.000	3.420.000,00	1893	»	356.000	»
1863	14,25	240.000	3.420.000,00	1894	»	356.000	»
1864	»	240.000	»	1895	»	356.000	»
1865	»	240.000	»	1896	»	356.000	»
1866	»	240.000	»	1897	»	356.000	»
1867	»	240.000	»	1898	»	496.938	»
1868	»	240.000	»	1899	9,00	496.938	4.472.442,00
1869	»	240.000	»	1900	9,00	496.938	4.472.442,00
1870	»	240.000	»	1901	6,00	496.938	2.981.628,00
1871	»	240.000	»	1902	12,00	496.938	5.963.256,00
1872	»	240.000	»	1903	8,00	496.938	3.975.504,00
1873	14,25	240.000	3.420.000,00	1904	5,00	496.938	2.484.690,00
1874	14,25	240.000	3.420.000,00	1905	8,00	496.938	3.975.504,00
1875	19,95	240.000	4.788.000,00	1906	15,00	496.938	7.454.070,00
1876	19,95	278.000	5.546.100,00	1907	16,00	496.938	7.951.008,00
1877	22,80	278.000	6.338.400,00	1908	17,00	496.938	8.447.946,00
1878	20,90	306.000	6.395.000,00	1909	18,00	496.938	8.944.884.00
1879	14,25	306.000	4.360.500,00	1910	20,00	496.938	9.938.760,00
1880	19,00	306.000	6.764.000,00	1911	21,00	496.938	10.435.698,00
1881	20,90	306.000	7.440.400,00	1912	24,00	496.938	11.926.512,00
1882	20,90	306.000	7.440.400,00	1913	24,00	496.938	11.926.512,00
1883	23,00	306.000	8.188.000,00	1914	15,00	496.938	7.454.070,00
1884	14,00	306.000	4.984.000,00	1915	18,00	496.938	8.944.884,00
1885	»	356.000	»	1916	17,00	496.938	8.447.946,00
1886	10,00	356.000	3.560.000,00	1917	12,00	496.938	5.963.256,00

c) Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

DOMICILIO SOCIAL: MADRID MÁLAGA

Esta Empresa se constituyó por ley de 19 de Octubre de 1869 y quedó definitivamente constituída en 30 de Mayo de 1877, en virtud de escritura otorgada ante D. José García Lastra, habiéndose fijado el capital, que era de 1.500.000 pesetas, en 10.000.000 de pesetas, dividido en 20.000 acciones a 500 pesetas una, elevándose a 18.000.000 de pesetas, mediante la creación de 16.000 acciones de a 500 pesetas, en virtud del acuerdo de la Junta extraordinaria de 8 de Enero de 1878, y en 1879 elevó el capital a 30.000.000 de pesetas, creando 24.000 acciones de a 500 pesetas una, resultando en total que su capital social estaba representado por 60.000 acciones de a 500 pesetas. Por acuerdo de la Junta extraordinaria de 30 de Junio de 1900, se elevó el capital a 36.000.000 de pesetas, creando 12.000 acciones de a 500 pesetas, que se entregaron a la par por canje de los *vales* emitidos en pago de cupones de obligaciones, y en virtud de nuevo acuerdo de la Junta extraordinaria de 30 de Junio de 1904 se elevó el capital a 41.500.000 pesetas, creando 11.000 acciones de a 500 pesetas, que se destinaron al canje de *vales*, representativos de intereses de obligaciones no satisfechos. En Junta extraordinaria de 17 de Junio de 1913 elevó el capital en 4.000.000 de pesetas, creando 8.000 acciones de a 500 pesetas que se destinaron, al igual que las anteriores, a pago de *vales* de obligaciones.

En resumen: desde su fundación a la fecha, el desarrollo del capital acciones ha sido el siguiente:

Desarrollo del capital acciones de los Ferrocarriles Andaluces

FECHAS	Capital	Número de acciones	Valor de una	Aumento	
19 Octubre 1869	1.500.000	3.000	500	»	
30 Mayo 1877	10.000.000	20.000	500	8.500.000	
8 Enero 1878	18.000.000	36.000	500	8.000.000	
9 Mayo 1879	30.000.000	60.000	500	12.000.000	
30 Junio 1900	36.000.000	72.000	500	6.000.000	El importe de estas emisiones se destinó al canje de *vales* a la par.
30 Junio 1904	41.500.000	83.000	500	5.500.000	
17 Junio 1913	45.500.000	91.000	500	4.000.000	

En el historial de esta Empresa ferroviaria se distinguen tres etapas perfectamente definidas: primera etapa, desde su fundación a la proposición del convenio con sus obligacionistas y acreedores; segunda etapa, desde la proposición del convenio a 1907, en que se reanuda el pago de dividendos o prima de gestión a las acciones, y tercera etapa, desde 1907 a la fecha.

Primera etapa: De 1878 a 1894.

Esta primera etapa abarca los tres aumentos de su capital acciones a 10, 18 y 30.000.000 de pesetas y la creación de las obligaciones.

El aumento de capital de 10 a 18.000.000 se llevó a cabo para adquirir la línea de Utrera a Morón y Osuna en 7.500.000 pesetas, adquisición autorizada y realizada en 1877; e igualmente adquiere en Enero de 1878, por vía de fusión, el ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, por el que entregó 6.000.000 de pesetas, haciéndose cargo del servicio de obligaciones, que eran 178.476, subdivididas en tres series: 12.274 serie rosa, 86.570 serie gris y 79.632 serie amarilla.

En 1879 adquiere por fusión los Caminos de Hierro de Córdoba-Málaga-Granada y Córdoba-Espiel-Belmez, al tipo de 113.000 pesetas por kilómetro, comprendido el valor de las 88.797 obligaciones de Córdoba-Málaga-Granada, de las que se hace cargo. Con motivo de esta adquisición aumenta su capital a 30.000.000 y se le autoriza para emitir 150.000 obligaciones, al 3 por 100, de a 500 francos, amortizables en ochenta años, acuerdo este último referente a obligaciones, que se anuló en virtud de Junta

extraordinaria de 28 de Octubre de 1879, autorizándole, en cambio, para crear 320.000 obligaciones al 3 por 100, de las que 133.407 se emitieron, y 26.543 se destinaron para canjear por las 27.940 de Córdoba-Málaga. En consecuencia, en fin de 1880 su capital acciones y obligaciones era el siguiente:

	Valor nominal	Valor en balance
Capital acciones	30.000.000	30.000.000
Obligaciones 3 por 100:		
133.407 de 500 Andaluces	66.703.500	41.037.910
26.543 de 500 Andaluces para canje	13.271.500	6.904.800
177.250 de 300; 3 1/3 por 100 (Sevilla-Jerez)	53.175.000	35.450.000
Totales	163.150.000	113.392.710

En los años de 1884-85 y 86 procedió a la emisión de nuevos lotes, de obligaciones Andaluces 3 por 100, para atender al pago de la adquisición de las minas de Bélmez y pago de construcción de las líneas de Alicante a Murcia y de Ecija a Córdoba, y en 1888 emite un nuevo lote con garantía de la línea de Puente Genil a Linares. En 1890 emitió 50.000 obligaciones Andaluces de segunda serie, de 500 pesetas una, con interés del 3 por 100; emisión que amplió en 1893, 1894 y 1895, resultando en fin de 1896, fecha de la presentación del Convenio a sus acreedores, que su capital acciones y obligaciones era el siguiente:

	Emitidas	Amortizadas	En circulacion		Pesetas
Capital acciones 60.000 de 500 pesetas					30.000.000
Obligaciones:					
Andaluces 3 por 100; 1.ª serie	298.492	16.288	282.204	Valor efectivo en balance	85.826.939
Andaluces 3 por 100; 2.ª serie	99.456	663	98.793	Idem	27.662.723
Sevilla-Jerez-Cádiz 3 1/3 por 100.	177.250	14.456	132.794	Idem	35.450.000
Minas Bélmez 3 por 100 (1)	12.000	»	12.000	Idem	6.0000.00
Total	587.198			*Total*	184.939.662

Deduciendo el importe del capital acciones, queda el importe de su deuda hipotecaria en	154.939.662
A la que se añadió por cupones y amortizaciones no satisfechas	1.933.045
Y por deuda flotante	4.062.948
Total	160.935.655

La proposición de Convenio presentado constaba de once artículos, en los que se proponía el aplazamiento de la amortización, el pago en pesetas de las obligaciones, entregándose a los tenedores de los cupones pagaderos en francos un vale pagadero en francos, representativo de la diferancia entre el valor en pesetas y en francos, amortizable, después de atender al pago de intereses, o bien canjeables por títulos que se crearán a la par.

Amortizados todos los vales y atendido debidamente el pago del cupón de las obligaciones, el remanente se destina a la amortización de obligaciones por compra en Bolsa, si cotizan por debajo de la par, o por sorteo si estuviesen encima. Determinaban otros artículos la forma de saldar sus deudas con los banqueros, a la par que se facultaba al Consejo para arbitrar recursos mediante la creación de obligaciones al 5 por 100 de interés.

La marcha de la Compañía en esta primera etapa de su vida social, o sea desde 1878 a 1894, primer año en que dejó de repartir dividendo, fué la siguiente:

(1) En garantía 10.000 y 2.000 en cartera.

Marcha de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de 1878 a 1894

AÑOS	Productos	Gastos	Coeficiente 0/0	Producto líquido	Cargas financieras	Beneficios	DIVIDENDO	
							Pesetas	Por 100
1878	4.592.521	1.952.113	42,51	2.640.408	1.965.660	710.404	18	3,60
1879	7.625.906	3.354.785	44,00	4.271.120	2.848.604	1.485.695	20	4
1880	11.098.486	4.742.605	42,73	6.355.880	3.936.819	2.538.874	30	6
1881	11.030.186	5.160.012	46,78	6.002.395	3.967.285	2.035.109	30	6
1882	10.419.519	4.887.537	46,90	5.531.982	4.110.598	1.581.858	25	5
1883	11.604.480	5.034.266	43,38	6.631.130	4.469.177	2.317.868	30	6
1884	11.133.637	5.029.062	45,16	6.152.277	4.584.673	1.675.653	25	5
1885	10.960.996	5.888.675	46,27	5.908.282	4.833.256	1.295.668	20	4
1886	11.484.998	5.314.067	46,27	6.225.544	6.003.124	686.423	15	3
1887	11.507.757	5.238.450	45,52	7.057.483	6.123.420	934.062	15	3
1888	11.573.141	5.235.046	45,23	7.158.430	6.219.964	938.465	15	3
1889	13.144.616	5.502.314	41,86	8.111.201	6.235.046	1.738.748	20	4
1890	14.432.196	6.357.932	44,05	8.348.430	6.244.118	1.949.679	25	5
1891	14.841.765	6.557.406	44,18	8.794.625	6.833.443	1.855.016	20	4
1892	14.995.891	7.213.712	48,10	8 048.475	6.968.034	1.026.139	20	4
1893	14.839.447	6.827.430	46,00	8.394.149	7.218.490	1.120.570	5	1
1894	14.092.117	6.619.925	46,97	7.797.113	7.308.703	475.270	Nada	»

Segunda etapa: De 1895 a 1906.

Esta segunda etapa se caracteriza por la insuficiencia de los productos de la explotación para atender a sus cargas financieras y por la serie de vicisitudes que atravesó hasta la aprobación del *modus vivendi*, con sus obligacionistas, por haberse anulado por el Tribunal Supremo la proposición de Convenio antes mencionado.

Este *modus vivendi* se basaba en el pago en francos de los cupones, suspensión de la amortización y canje de los vales emitidos por acciones nuevas a la par. Esta situación se prorrogó hasta 1904, en que presentó un nuevo Convenio a la aprobación de sus accionistas y obligacionistas, al cual se adhirieron la mayoría legal de obligacionistas, y, en consecuencia, fué homologado en 1906.

Convenio de 1904.

Según los términos de este Convenio, todos los títulos de la Compañía (excepto las obligaciones Sevilla-Jerez-Cádiz, serie rosa, por la próxima expiración del plazo de amortización, y las obligaciones Córdoba Málaga, que son pagaderas en pesetas) se dividen en obligaciones de interés fijo y en obligaciones de interés variable.

Cada grupo de tres obligaciones, Sevilla-Jerez-Cádiz (series gris o amarilla) y Andaluces, 1.ª y 2.ª serie, se convierte en dos obligaciones con «interés fijo», conservando sus condiciones y sus derechos actuales, excepto en lo que se refiere a la amortización; y la tercera, con «interés variable», no da derecho a un interés anual mientras los resultados de la explotación no lo permitan.

Las obligaciones Sevilla-Jerez-Cádiz, variables, tienen un derecho de prioridad sobre las obligaciones Andaluces, variables.

Estas últimas, después de percibir 7,50 francos, reparten el excedente disponible con la Compañía, en la proporción de dos terceras partes para las obligaciones y una tercera parte para la Compañía, hasta que las obligaciones hayan cobrado el completo de sus cupones.

Las amortizaciones se efectuarán mediante compras en Bolsa, mientras los títulos coticen debajo de la par.

Las compras afectan exclusivamente a las obligaciones con interés variable hasta tanto que la amortización no funcione por sorteos y a la par, y mientras dichas obligaciones se coticen a menos de la par.

Las amortizaciones se harán por sorteos y conforme a los nuevos cuadros de amortización cuando los ingresos líquidos de un ejercicio permitan a la Compañía hacer frente a esta carga, y en este caso, se efectuarán en las obligaciones con interés fijo.

Se constituirán reservas para asegurar el servicio de cupones de las obligaciones con interés fijo y de la amortización.

El Convenio contiene, además, disposiciones referentes a la emisión de obligaciones nuevas que la Compañía precisaba crear para hacer frente a trabajos complementarios de primer establecimiento, o por cualquier otro motivo.

Comporta igualmente ciertas cláusulas referentes a la liquidación de la deuda flotante de la Compañía.

Admite, por último, la constitución de un Sindicato de obligacionistas, provisto de poderes determinados y funcionando como órgano de representación de dichos obligacionistas para con la Compañía.

Ya que el estampillado de los títulos no puede efectuarse en vista del vencimiento de 1.° de Febrero de 1907, y que, por otra parte, los productos del ejercicio 1906 permiten el pago íntegro a las obligaciones de interés variable del cupón semestral que vence en dicha fecha, todos los cupones de la 2.ª serie, sin distinción entre las obligaciones con interés fijo y las obligaciones con interés variable, han sido satisfechos, a dicho vencimiento, a razón de 7,50 francos, neto 6,725 francos cada uno.

El importe retenido sobre los cupones vencidos desde 1.° de Febrero 1905 al 1.° de Diciembre 1906, o sea en total 7,10 francos, deducidos los impuestos, se pagará a los tenedores de obligaciones al hacer el estampillado de los títulos.

Suspendida, por tanto, la amortización de obligaciones e insuficientes los productos para atender debidamente al pago de los intereses, procedió a la emisión de nuevas acciones para canjear por *vales* emitidos, por la diferencia entre el pago de los cupones en pesetas en vez de francos, resultando sin variación en su balance el capital obligaciones y aumentando por contra el capital acciones a consecuencia del canje de vales a partir de 1900.

Desarrollo del capital acciones de 1900 a 1906

AÑOS	Acciones nuevas emitidas por vales	Valor de una	Pesetas	Acciones viejas	Valor de una	Pesetas
				60.000	500	30.000.000
1900	7.835	500	3.917.500			3.917.500
Total capital acciones en 1900						33.917.500
1901	1.252	500	626.000			626.000
Total capital acciones en 1901						34.543.500
1902	410	500	205.000			205.000
Total capital acciones en 1902						34.748.500
1903	126	500	63.000			63.000
Total capital acciones en 1903						34.811.500
1904 a 1906	48	500	24.000			24.000
Total capital acciones en 1904						34.835.500

Aparece asimismo en alza constante en este período el importe de los intereses y amortizaciones por pagar y liquidar, pudiendo establecerse en fin de 1906 la siguiente situación de la Empresa:

	Pesetas
Capital acciones en circulación	34.835.500
Idem obligaciones en circulación	148.939.662
Intereses y amortizaciones por pagar	12.612.263
Vales a canjear por acciones	6.181.198
Total acciones y obligaciones	202.568.623

Los resultados de la explotación en este período de 1895 a 1906 fueron los que a continuación se expresan:

AÑOS	Productos	Gastos	Coeficiente — °/o	Producto líquido	Cargas financieras	Insuficiencia o excedencia	Dividendo
1895	15.795.432	7.532.077	47,68	8 448.579	9.566.296	— 1.117.717	Nada
1896	16.028.907	7.654.577	47,75	8.715.483	9.563.379	— 847.896	Nada
1897	15.881.472	7.145.697	44,99	9.176.023	7.998.782	+ 1.177.240	Nada
1898	19.390.776	8.055 852	41,54	11.971.460	7.501.081	+ 6.139.375	Nada
1899	19.195.994	8.440.108	43,97	11.352.114	11.330.215	+ 21.899	Nada
1900	19.943.238	9.584.309	48,06	11.277.741	11.277.741	»	Nada
1901	19.806.814	11.222.991	56,66	8.583.822	11.137.146	— 2.553.323	Nada
1902	22.221.574	11.228.506	55,03	9.993.067	10.511.120	— 518.052	Nada
1903	21.523.764	11.368.760	52,82	10.155.004	10.631.570	— 476.566	Nada
1904	22.295.885	11.593.482	52,00	10.702.403	10.786.950	— 84.546	Nada
1905	21.099.363	11.269.324	53,41	9.830.039	11.221.195	— 1.391.156	Nada
1906	20.442.994	10.712.070	52,40	9.730.923	9.595.009	+ 135.914	Nada

Tercera etapa: De 1907 a 1917

Homologado el Convenio de 1904 en 1906, se procedió a su ejecución rápidamente estableciéndose las dos clases de obligaciones de interés fijo e interés variable, procediéndose al propio tiempo al canje de vales por acciones y a la emisión de 10.150 títulos 3 por 100, para atender a obras nuevas y demás. En consecuencia, su capital acciones y obligaciones se fija, una vez realizado el desdoble de sus obligaciones, en la forma siguiente:

		Pesetas
Acciones en circulación en 1906	69.671 × 500 =	34.835.500
Acciones nuevas emitidas por vales en 1907	8.937 × 500 =	4.468.500
Total acciones en circulación	78.608 × 500 =	39.304.000
Acciones en cartera para el canje	4.392 × 500 =	2.196.000
Capital nominal		41.500.000

Obligaciones en circulación en 1907

	Interés fijo	Interés variable	Valor en pesetas
Andaluces 3 por 100, 1.ª	182.503	88.857	78.241.775
Córdoba-Málaga	8.437	»	2.194.757
Andaluces 3 por 100, 2.ª	65.862	32.624	27.392.927
Sevilla-Jerez-Cádiz, rosa	6.730	»	1.346.000
Idem íd. íd., gris	54.052	26.348	16.080.000
Idem íd. íd., amarilla	49.740	24.246	14.797.200
Andaluces 3 por 100, 1907	10.150	»	3.268.300
Total	377.474	172.075	143.320.959

El desarrollo del programa financiero con sujeción al Convenio homologado le permitió atender debidamente al pago de sus cupones, así de renta fija como variable, y reanudar la amortización por sorteos sin realizar nuevas emisiones de capital hasta 1913, en que adquiere la línea de Bobadilla a Algeciras, emitiendo 45.000 obligaciones de 500 pesetas al 4,50 por 100 de interés, a la par que pone en circulación 11.000 acciones para canje de vales. Queda en consecuencia su capital acciones y obligaciones en este año en la forma siguiente:

		Pesetas
Acciones en circulación en 1913	88.143 × 500 =	44.071.500
Acciones en cartera para canje	2.857 × 500 =	1.428.500
Total	91.000 × 500 =	45.500.000

Obligaciones en circulación en 1913

	Interés fijo	Interés variable	Valor en pesetas
Andaluces 3 por 100, 1.ª	177.445	78.865	73.891.742
Córdoba-Málaga	7.490	»	1.948.343
Andaluces 3 por 100, 2.ª	65.138	31.299	26.823.020
Sevilla-Jerez-Cádiz, rosa	4.225	»	845.000
Idem íd. íd., gris	52.427	23.403	15.166.000
Idem íd. íd., amarilla	48.245	21.536	13.956.200
Andaluces 3 por 100, 1907	27.948	»	9.285.525
Andaluces, 4,50 por 100	45.000	»	20.812.500
Total	427.918	155.103	162.728.330

En 1916 celebró Junta extraordinaria, sometiendo a la aprobación de sus accionistas un contrato para tomar a préstamo ocho millones de pesetas, ampliable a 10 millones, y el contrato de explotación y arrendamiento de las líneas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, y en Junta extraordinaria celebrada el 15 de Noviembre de 1917 se adoptaron las siguientes resoluciones:

Anulación de acuerdos anteriores para emitir obligaciones, y en su lugar se autoriza al Consejo de Administración a crear, en las condiciones determinadas por el art. 7.° del Convenio homologado el 1.° de Diciembre de 1906, una serie de 150.000 obligaciones de a 500 pesetas nominales cada una.

Confiere poderes al Consejo de Administración, tan amplios como sea preciso, al efecto de proceder, a medida que lo requieran las necesidades de la Compañía, a la emisión de estas obligaciones en una o varias veces, a fijar el tipo de esta emisión o emisiones y las condiciones de las mismas y del reembolso, así como al efecto de hipotecar a favor de las 150.000 obligaciones en cuestión, las diversas líneas de la red de la Compañía en el rango siguiente a aquel que últimamente pese sobre las mismas. Confiere al Consejo de Administración, con toda amplitud, los poderes necesarios al efecto de dar a las 29.567 obligaciones 3 por 100 emisión 1907 en circulación, una garantía hipotecaria sobre las diversas líneas que componen la red de la Compañía, en concurrencia y de la misma clase que la indicada más arriba para las 150.000 obligaciones de nueva creación, y la Junta general autoriza al Consejo de Administración a ofrecer a los tenedores de obligaciones de las series señaladas a continuación, la facultad de convertir, si lo estiman oportuno, en títulos pagaderos únicamente en España y en pesetas, los títulos de su propiedad y actualmente pagaderos en pesetas o en francos, a saber:

Obligaciones Andaluces 3 por 100, 1.ª serie, a interés fijo y a interés variable.

Obligaciones Andaluces 3 por 100, 2.ª serie, a interés fijo y a interés variable.

Obligaciones Andaluces 3 por 100, emisión 1907.

Obligaciones Sevilla-Jerez-Cádiz, serie rosa.

Obligaciones Sevilla-Jerez-Cádiz, serie gris, a interés fijo y a interés variable.

Obligaciones Sevilla-Jerez-Cádiz, serie amarilla, a interés fijo y a interés variable.

La Junta general confiere al Consejo de Administración los poderes más amplios para efectuar esta conversión voluntaria para los obligacionistas, ya sea estampillando los títulos actuales o bien cambiándolos por otros nuevos, así como al efecto de otorgar todas las escrituras y documentos y ejecutar todos los actos necesarios para que dicha operación conste legalmente.

d) Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

DOMICILIO SOCIAL: MADRID

Esta Empresa se constituyó en 7 de Diciembre de 1880, con un capital de 25 millones de pesetas, divididas en 50.000 acciones de a 500 pesetas una, que pasó a ser de 47 millones de pesetas en 1895, en virtud de la fusión realizada con la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, cuyo capital era de 22 millones de pesetas, representado por 44.000 acciones de a 500 pesetas una.

En 1881 procedió a la creación de 150.000 obligaciones hipotecarias al 3 por 100, de a 500 pesetas una, amortizables en setenta y nueve años. De estos títulos se realizó una emisión, en París, a 303,75 francos.

En 1894 sometió a la aprobación de sus obligacionistas y acreedores un convenio, en virtud del que se aprobaba el contrato celebrado con la Compañía Real de los Caminos de Hierro de Portugal en 1892, y se anulaban los celebrados en 1877, 1880, 1885, 1890 y 1891. Se aprobaba el contrato celebrado con la Compañía de explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, por el que esta Empresa suministraba los fondos necesarios a la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal y se encargaba de la explotación de sus líneas por un período de cincuenta años.

Las obligaciones 3 por 100 se convertían en títulos de renta variable que no podía exceder de 15 francos.

El número de obligaciones en el momento de la aprobación del convenio era de 139.202 títulos, más 1.308 amortizadas y no reembolsadas.

En virtud de este convenio, la distribución de los productos líquidos obtenidos en la explotación de las líneas de Madrid-Cáceres es la siguiente:

1.° Cesión a la Compañía del Oeste de España del 50 por 100 del aumento de los productos obtenidos sobre el promedio de 1889 a 1892, sin que pueda exceder esta suma de 300.000 pesetas y por un plazo de diez años. (Terminó en 1906.)

2.° Abono íntegro del interés del 4 por 100 a las obligaciones en poder de Ayuntamientos.

3.° Abono íntegro del servicio de intereses y amortización de los anticipos facilitados por la Compañía de Explotación y un canon progresivo a la misma sobre el producto neto. (No ha excedido, hasta la fecha, de 11 por 100.)

4.° El sobrante se distribuye entre las obligaciones de renta variable, sin que pueda exceder la suma a percibir de 15 francos o pesetas por obligación.

Se fijan por otras cláusulas los procedimientos de amortización de obligaciones por compra, cuando los excedentes lo permitan.

El convenio que la Compañía del Oeste de España celebró con sus obligacionistas fijó la distribución de los productos líquidos obtenidos en la explotación de sus líneas de Palencia a Astorga en la forma siguiente:

1.° Del producto líquido se deduce el 18,12 por 100 para satisfacer los intereses de las obligaciones en poder de los Ayuntamientos.

2.° Abono íntegro del servicio de intereses y amortización de los anticipos facilitados por la Compañía de Explotación con el 81,88 por 100 restante.

3.° El saldo se destina a repartir entre las obligaciones privilegiadas con arreglo al Convenio.

Desde 1900 a 1917 la marcha de la Compañía de Madrid, Cáceres y del Oeste de España ha sido la siguiente, con expresión de lo percibido en cada ejercicio por las obligaciones de renta variable.

Desarrollo de la Compañía de Madrid-Cáceres de 1900 a 1917

AÑOS	Productos	Gastos	Coeficiente — Por 100	Sobrante	Cargas financieras	Distribuído a los cupones de renta variable
1900	4.037.255	2.879.799	71,34	1.157.456	1.157.456	2,90
1901	4.434.314	3.019.748	68,10	1.414.566	1.414.566	3
1902	4.675.434	3.063.246	65,52	1.612.188	1.612.188	4,29
1903	4.902.567	3.233.641	65,96	1.668.926	1.668.926	4,29
1904	4.792.216	3.308.409	69,04	1.483.807	1.483.807	3,09
1905	4.761.598	3.100.399	65,11	1.661.199	1.661.199	4,01
1906	5.058.721	3.206.878	63,39	1.851.842	1.851.842	5,43
1907	5.085.195	3.313.764	65,16	1.771.431	1.771.431	6,50
1908	5.021.276	3.258.368	64,89	1.762.908	1.762.908	6,39
1909	5.035.706	3.322.470	65,98	1.713.235	1.713.235	6,28
1910	5.569.434	3.512.954	63,08	2.056.479	2.056.479	7,74
1911	5.767.516	3.509.552	60,85	2.257.963	2.257.963	8,25
1912	6.219.930	3.797.123	61,05	2.422.807	2.422.807	9,25
1913	6.291.545	4.026.765	64	2.264.779	2.264.779	7,92
1914	6.017.895	3.974.602	66,05	2.043.292	2.043.292	6,88
1915	6.445.727	4.037.579	62,64	2.408.148	2.408.148	9,59
1916	6.722.485	4.688.928	69,75	2.033.556	2.033.556	7,91
1917	7.446.021	5.377.038	72,21	2.068.983	2.068.983	9,51

Desarrollo de la Compañía del Oeste de España de 1900 a 1917

AÑOS	Productos	Gastos	Coeficiente — Por 100	Sobrante	Cargas financieras	Cupón Ayuntamientos	Cupón privilegiado
1900	2.414.529	1.933.111	80,08	481.417	481.417	7,59	»
1901	2.812.752	1.974.687	70,22	838.065	838.065	12,11	0,19
1902	3.074.176	1.982.147	64,48	1.092.028	1.092.028	14,82	3,35
1903	3.150.936	2.064.854	65,53	1.086.081	1.086.081	11,55	3
1904	3.114.335	1.985.527	63,75	1.128.807	1.128.807	15,31	4,60
1905	3.467.553	1.942.637	56,02	1.524.915	1.524.915	19,40	12,83
1906	3.581.176	2.035.602	56,84	1.545.573	1.545.573	19,65	13,26
1907	3.512.633	2.131.100	60,67	1.381.532	1.381.532	14,67	9,68
1908	3.696.488	2.078.793	56,24	1 617.694	1.617.694	17,30	13,26
1909	3.624.960	2.203.681	60,79	1.421.278	1.421.278	15,16	9,31
1910	3.854.830	2.274.254	59	1.580.576	1.580.576	16,87	11,37
1911	4.037.989	2.353.646	58,29	1.684.342	1.684.342	17,91	14,36
1912	4.292.859	2.579.004	60,08	1.713.855	1.713.855	18,26	16,15
1913	4.214.926	2.576.821	61,14	1.638.104	1.638.104	17,47	14,94
1914	4.051.290	2.658.625	65,62	1.392.664	1.392.664	14,78	7,92
1915	4.388.191	2.702.453	62,29	1.635.737	1.635.737	17,41	10,24
1916	4.656.643	3.139.184	67,41	1.517.459	1.517.459	16,17	8,33
1917	5.395.899	3.887.072	72,04	1.508.827	1.508.827	16,16	7,68

e) Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España

DOMICILIO SOCIAL: MADRID

Esta Empresa se constituyó en Madrid en 10 de Noviembre de 1894 con objeto de suministrar los fondos necesarios a las Compañías de Madrid, Cáceres y Portugal y Compañía del Oeste de España, a la par que encargarse de la explotación de ambas líneas por un período de cincuenta años.

El capital social se fijó en ocho millones de pesetas, dividido en 16.000 acciones de 500 pesetas.

Las principales cláusulas de los contratos celebrados con las dos Empresas antes mencionadas son las siguientes:

Madrid, Cáceres y Portugal.—La Compañía de Explotación suministrará los fondos necesarios para la explotación de la línea. De los productos que se obtengan en la explotación de la línea percibirá el importe del servicio de intereses y amortización de los anticipos, más un canon progresivo sobre el remanente.

Oeste de España.—Facilita la Compañía de Explotación los fondos necesarios para la explotación, y percibe por contra el importe íntegro del servicio de intereses y amortización de los anticipos con el 81,88 por 100 de los productos obtenidos.

De como ambas Empresas han llevado a cabo la ejecución de sus contratos facilitando ésta los anticipos necesarios para la explotación de las líneas de Madrid-Cáceres y del Oeste de España, queda expresado gráficamente en el siguiente estado, en el que consta el desarrollo de los anticipos facilitados y el cumplimiento por las otras Empresas del pago del servicio de intereses, amortización y canon a la Compañía de Explotación.

Desarrollo del contrato entre la Compañía de Explotación de Madrid-Cáceres y a Portugal y del Oeste de España con la Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal. De 1900 a 1916

AÑOS	ANTICIPOS DE LA COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN		REINTEGROS A LA COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN		
	A Madrid-Cáceres	Al Oeste de España	Madrid-Cáceres		Oeste de España
			Intereses	*Canon*	*Intereses*
1900	620.915	10.680.566	34.453	112.300	394.185
1901	813.779	11.836.113	83.384	146.429	918.428
1902	948.522	11.365.840	104.234	165.874	1.005.578
1903	1.958.689	14.591.053			
1904	2.901.502	14.824.814	175.794	143.881	989.855
1905	3.292.526	14.764.024	257.127	154.447	1.014.621
1906	3.284.479	14.467.999	292.475	171 530	1.015.286
1907	3.401.317	14.544.495	294.002	162.517	769.200
1908	3.592.984	14.825.582	306.506	160.204	835.704
1909	4.503.504	14.670.626	325.884	152.608	818.610
1910	5.264.298	14.573.464	409.381	181.180	870.632
1911	5.247.960	14.449.444	481.190	213.212	844.050
1912	5.720.862	14.381.903	484.406	232.608	801.797
1913	6.313.598	14.724.820	532.528	207.870	782.785
1914	7.139.352	14.706.291	592.980	159.534	844.265
1915	6.981.030	14.635.618	676.839	207.757	956.474
1916	6.923.763	14.423.972	670.087	149 981	932.410

La Compañía de Explotación, para atender al suministro de fondos, ha realizado distintas emisiones de obligaciones con garantía de los contratos e hipotecas sobre los productos de las Compañías mencionadas y sus bienes.

Las emisiones realizadas y su importe en circulación son las siguientes:

EMISIONES	Obligaciones emitidas	Valor de una	Importe de la emisión	Títulos amortizados	Títulos en circulación	Valor de los títulos en circulación
1902, 1.ª serie, 5 por 100	20.000	500	10.000.000	3.130	16.870	8.435.000
1904, 2.ª serie, 5 por 100	10.000	500	5.000.000	1.460	8.540	4.270.000
1907, 3.ª serie, 4 por 100	19.000	500	9.500.000	2.860	16.140	8.070.000
1914, 4.ª serie, 5 por 100	5.000	500	2.500.000	1.968	3.032	1.516.000
Total	54.000		27.000.000	9.418	44.582	22.291.000

Los beneficios obtenidos en su concurso prestado a las Empresas antes dichas y dividendos repartidos a sus acciones de 1901 a 1916, han sido las siguientes:

Beneficios obtenidos y dividendos repartidos por la Compañía de Explotación de Madrid-Cáceres y a Portugal y del Oeste de España, de 1901 a 1916

AÑOS	Beneficios — Pesetas	Dividendo — Por 100
1901	37.443	»
1902	746.150	1,50
1903	808.840	1,50
1904	821.617	3,50
1905	686.396	3
1906	546.421	3
1907	461.421	2
1908	323.771	2
1909	302.895	0,40
1910	403.771	2
1911	385.129	2
1912	366.947	5,50
1913	338.866	2,10
1914	274.898	2,10
1915	169.943	1,50
1916	150.187	1,50

f) Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA

Se constituyó esta Empresa en 1880 con un capital de 35 millones de pesetas, dividido en 70.000 acciones de a 500 pesetas una. En 1882 amplió el capital a 52.500.000 pesetas, creando 35.000 acciones de a 500 pesetas, formando en conjunto 105.000 acciones de a 500 pesetas, que es su capital nominal actual. En circulación sólo tiene 95.436 acciones por un valor de 47.718.000 pesetas.

Su capital obligaciones procede de las emisiones de 1880 y 1883 que, por un total de 55.000 y 50.000 títulos de a 500 pesetas con interés del 3 por 100, había creado, y de las que tenía en circulación 87.903 por un valor de 43.951.500 pesetas en el momento de aprobarse el Convenio con sus obligacionistas en 1888.

El Convenio presentado a sus obligacionistas facultaba a la Empresa para emitir 25.000 obligaciones preferentes al 3 por 100 al tipo mínimo de 300 pesetas y se convertía a las obligaciones de 1880 y 1883 en títulos de renta variable y amortizables por subasta, otorgando a sus tenedores el derecho de asistir a las Juntas, regulando además las sucesivas emisiones que debieran realizarse.

En consecuencia, en fin de 1917 las emisiones que había realizado eran las siguientes:

	AÑO Y SERIES	Emitidas	Amortizadas	En circulación	En cartera
Primitivas	1880 A, B, C	55.000	19.228	85.772	»
	1883 D, E, F	50.000			
Preferentes	1885 G	20.000	5.996	14.004	»
	1889 H.	7.903			
	1897 H.	2.000			
	1904 H.	5.000	3.588	20.571	10.744
	1907 H.	10.000			
	1914 H.	10.000			
	Totales	159.903	28.812	120.347	10.744

El valor nominal de cada obligación es de 500 pesetas, siendo variable el interés de las llamadas primitivas y de 3 por 100 el de las preferentes.

CAPÍTULO VI

Situación de las grandes Compañías en 31 de Diciembre de 1917

a) CAMINOS DE HIERRO

Activo

SITUACIÓN DE LA COMPAÑÍA

	Pesetas.	Pesetas.
Construcción de las líneas y sus dependencias.		
Línea del Norte, ramal de Alar y Camino de Contorno	376.295.841,56	
Id. de Quintanilla a Barruelo	1.493.211,41	
Id. de Villalba al Berrocal	390.566,84	
Id. de Alar a Santander	31.293.788,59	
Id. de Zaragoza a Pamplona y Barcelona	215.111.888,91	
Id. de Tudela a Bilbao	43.215.337,51	
Id. de Asturias, Galicia y León	115.935.558,42	
Id. de Tudela a Tarazona	1.003.448,60	
Id. de Segovia a Medina	11.086.049,72	
Id. de Villalba a Segovia	16.937.341,45	
Id. de Lérida a Reus y Tarragona	28.912.317,68	
Id. de Villabona a Avilés	4.665.624,55	
Id. de Selgua a Barbastro	1.511.732,98	
Id. de San Juan de las Abadesas	46.452.256,24	
Id. de Huesca a Francia por Canfranc	35.461.496,87	
Id. de Soto de Rey a Ciaño	8.111.540,94	
Id. de Almansa a Valencia y Tarragona	187.228.675,53	
Id. de Játiba a Alcoy	15.095.509,85	
Id. de Valencia a Utiel	21.946.149,65	
Gastos de estudios y concesiones	778.251,56	
		1.162.926.588,86
Material móvil.		
Material móvil de todas las líneas de la red		174.502.054,43
Propiedades de la Compañía.		
Minas de Barruelo	6.430.219,89	
Edificios, terrenos, etc	1.373.058,60	
		7.803.278,49
Mobiliario y material inventariado.		
El existente en todas las dependencias de la Red		8.154.095,33
Acopios.		
Combustible, Almacenes generales, Talleres, Depósitos, etc	26.655.238,83	
Almacén de la Vía	10.972.207,87	
Almacenes de los Servicios	1.737,96	
		37.629.184,66
Metálico y valores.		
Caja y Banqueros	45.652.659,23	
Títulos a disposición	69.207.877,12	
Id. afectos a la reserva especial del Convenio de 31 de Mayo de 1900	12.020.291,50	
Bonos sin interés de las líneas de Asturias, Galicia y León	10.131.040, »	
		137.011.867,85
Cuentas diversas.		
Intervención de la cobranza c/c	9.177.273,39	
Fianzas y depósitos constituídos en las Cajas del Estado	1.995.912,90	
Deudores varios	29.681.552,63	
		40.854.738,92
Insuficiencia líquida de productos en 1917		321.782,13
		1.569.203.590,67
Cuentas de orden		125.189.439,59
		1.694.393.030,26

DEL NORTE DE ESPAÑA

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1917

Pasivo

Concepto	Fondos procedentes de obligaciones sin amortizar. Número	Fondos procedentes de obligaciones sin amortizar. Importe	Fondos procedentes de obligaciones amortizadas. Número	Fondos procedentes de obligaciones amortizadas. Importe	Pesetas.	Pesetas.
Acciones.						
Capital social (516.000 acciones a 475 pesetas)						245.100.000, »
Obligaciones.						
Norte 1.ª serie	512.417	114.793.646,56	150.570	33.731.275,85	148.524.922,41	
Id. 2.ª id.	193.165	42.637.899,60	56.758	12.528.366,62	55.166.266,22	
Id. 3.ª id.	39.059	11.912.995, »	10.941	3.337.005, »	15.250.000, »	
Id. 4.ª id.	39.357	12.397.455, »	10.643	3.352.545, »	15.750.000, »	
Id. 5.ª id.	80.711	24.193.447,26	20.289	6.158.006,48	30.351.453,74	
Alar a Santander	21.280	9.964.941,37	35.405	16.579.358,90	26.544.300,27	
Zaragoza, Pamplona y Barcelona	336.628	81.924.424,01	113.372	27.105.595,21	109.030.019,22	
Tudela a Bilbao	185.104	78.871.959,02	30.029	13.264.098,91	92.136.057,93	
Asturias, Galicia y León	333.782	83.595.473,37	71.893	18.072.809,87	101.668.283,24	
Segovia a Medina	18.411	5.523.300, »	2.149	644.700, »	6.168.000, »	
Villalba a Segovia	51.900	17.133.038,04	1.100	363.127,98	17.496.166,02	
Lérida a Reus y Tarragona	36.490	18.244.925, »	13.510	6.755.000, »	24.999.925, »	
San Juan de las Abadesas	61.309	30.654.500, »	9.092	4.546.000, »	35.200.500, »	
Huesca a Francia	135.238	58.397.256,02	11.349	4.900.626,14	63.297.882,16	
Almansa, Valencia y Tarragona	290.587	108.268.586,12	51.860	14.810.402 32	123.078.988,44	
Barcelona a Alsasua y S. Juan Abadesas	192.500	82.882.468,90	7.500	3.229.187,49	86.111.656,39	
Valencia a Utiel	44.980	22.440.000, »	170	85.000, »	22.525.000, »	
	2.572.918	803.836.315,27	596.630	169.463.105,77	973.299.421,04	973.299.421,04
Subvenciones.						
Subvención del Estado por la línea del Norte					58.549.137,20	
Id. id. id. de Alsasua a Barcelona					41.141.879,55	
Id. de Tudela a Tarazona					162.774,09	
Id. del Estado por la línea de Segovia a Medina					4.485.572,66	
Id. id. id. de Villalba a Segovia					3.568.542, »	
Id. de Villabona a Avilés					1.366.159,85	
Id. del F. C. de Selgua a Barbastro					74.570,65	
Id. del F. C. a Francia por Canfranc					14.245.317,73	
Id. de Almansa a Valencia y Tarragona					35.745.968,08	
Id. del Ayuntamiento de Irún					100.000, »	
Id. por cobrar					167.619,34	
						159.607.541,15
Resultados obtenidos por la aplicación del art. 3.º del Convenio de 31 de Mayo de 1900						13.330.702,75
Reservas.						
Reserva especial estipulada por el art. 5.º del Convenio de 31 de Mayo de 1900					12.000.000, »	
Reserva de Previsión					9.000.000, »	
Fondo para amortización de material. Material fijo					11.668.217,53	
Fondo para amortización de material. Material motor y móvil					64.644.001,56	
Reserva para gastos de conservación extraordinaria y mejora de instalaciones					3.973.715,08	
Id. de seguros para incendios					1.432.934,13	
Fondo de previsión para créditos incobrables y reclamaciones en litigio					1.896.537,92	
Pensiones de retiro					10.601.703,52	
Reservas diversas					4.998.876,80	
						120.215.986,54
Cuentas diversas.						
Fianzas					139.460,16	
Cupones y obligaciones a pagar					29.621.713,95	
Accionistas (Acreedores de bonos de liquidación de Asturias, Galicia y León)					51.040, »	
Liquidaciones pendientes					6.854.537,23	
Acreedores varios					20.551.868,79	
						57.218.620,13
Excedente de productos de la Explotación en ejercicios anteriores						431.319,06
						1.569.203.590,67
Cuentas de orden						125.189.439,59
						1.694.393.030,26

b) COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES

SITUACIÓN GENERAL DE LAS CUEN

ACTIVO				PESETAS	
	Líneas reversibles al Estado.				
Gastos de primer establecimiento.	Madrid á Alicante y Castillejo á Toledo		139.071.152,65		
	Madrid á Zaragoza		131.195.779,60		
	Alcázar á Ciudad Real		16.594.411,24		
	Albacete á Cartagena		54.715.169,91		
	Manzanares á Córdoba		99.588.601,56		
	Ramal de Vadollano á Linares		1.978.373,30		
	Córdoba á Sevilla		40.148.225,01	963,407.782	45
	Madrid á Badajoz y Almorchón á Bélmez		96.591.997,20		
	Aranjuez á Cuenca		14 145.921,54		
	Mérida á Sevilla		33.607.763,82		
	Valladolid á Ariza		32.059.894,50		
	Red Catalana		288.605.591,07		
	Nueva estación de Madrid		15.104.901,05		
	Líneas libres.				
	Sevilla á Huelva		31.194.018,03		
	Puente de Aljucén á Cáceres		6.748.477,70		
	Valls á Villanueva y Barcelona		41.581.226,35	80.863.321	23
	Ramales de Linares á Los Salidos		847.893,47		
	Ramales de Carmona		491.705,68		
	Otras propiedades de la Compañía.				
	Estudios y proyectos		668.265,26		
	Minas de carbón		13.738.664,12	17.449.547	30
	Edificios para oficinas en Madrid		3.042.617,92		
	Material móvil sobrante y de repuesto		113.724.734,24	121.316.474	44
	Maquinaria de talleres		7 591.740,20		
Deudores al capital.	Sumas pendientes de cobro sobre acciones		20.567,50	7.137.945	65
	Subvenciones á realizar. Huelva	937.270,76	7.117.378,15		
	Subvenciones á realizar. Gerona	6.180.107,39			
	En junto cuentas de capital			1.190.175.071	07
Acopios.	Almacenes generales		10.023.222,87		
	Almacenes de la vía		5.588.644,28		
	Ejes de repuesto		2.721.593,40		
	Combustible		857.333,59	21.451.779	»
	Materias para el engrasamiento		341.830,92		
	Almacenes de las minas		1.533,166,06		
	Economato		385.987,88		
Deudores varios.	Caja general de Depósitos		586.694,18		
	Deudores del Tráfico		5.686.783,28	9.626.230	51
	Varias cuentas deudoras y cuentas de orden		3.352.753,05		
Cajas y banqueros	Caja de Madrid		191.203,85		
	Caja de Barcelona		626.930,32		
	Banco de España. Madrid	20.695.779,99			
	Banco de España. Barcelona	500.000 »	21.195.779,99		
	Sres. de Rothschild, hermanos, de París	6.108.914,47		50.159.573	79
	Sres. Bauer y Compañía, de Madrid	1.949.991,62			
	Sres. Bauer y Compañía, de Madrid (Dóllars en New-York)	2.126.141,99			
	Sres. Urquijo y Compañía, de Madrid	97.571 »	28.145.659,63		
	Banco de Barcelona, en Barcelona	17.429.043,13			
	Sociedad Lyonesa de Crédito Industrial, en Lyon	80.560,42			
	Banco de Bilbao	353.437 »			
Cartera.	Acciones de la Maquinista Terrestre y Marítima		2.000.000 »		
	Valores en garantía. Caja de Madrid	967.453,99	1.887.189,58		
	Valores en garantía. Caja de Barcelona	919.735,59			
	Obligaciones adscriptas al fondo de previsión (41.863 de la serie *D* y 5.664 de la serie *E*)		23.339.074,75		
	Obligaciones pertenecientes á la Caja de Previsión (892 de la serie *D*)		426.534,78	45.963.422	07
	Obligaciones adscriptas al servicio de Pensiones (16.647 de la serie *D*)		7.954.622,96		
	Obligaciones pertenecientes á los Ayuntamientos que fueron suscriptores para la línea de Mérida á Sevilla (11.949 de la Serie 16.ª)		5.974.500 »		
	Obligaciones adscriptas á la reserva especial (8.763 de la serie *E*)		4.381.500 »		
				1.317.376 076	44

DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

TAS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1917

PASIVO

	Concepto			PESETAS	
Fondo social.	239.932 acciones á rs. vn. 1.900 (ptas. 475), 1.ª emisión	113.967.700	114.000.000 »	236.583.699	25
	68 acciones beneficio procedentes de dicha 1.ª emisión	32.300			
	38.000 acciones á rs. vn. 1.900 (ptas. 475), 2.ª emisión Córdoba á Sevilla		18.050.000 »		
	28.000 acciones á rs. vn. 1.900 (ptas. 475), 3.ª emisión Sevilla á Huelva		13.300.000 »		
	50.000 acciones á rs. vn. 1.900 (ptas. 475), 4.ª emisión Ciudad Real á Badajoz		23.750.000 »		
	141.006 acciones á rs. vn. 1.900 (ptas. 475), 5.ª emisión Red Catalana		66.977.850 »		
	497.006 acciones. *En junto*		236.077.850 »		
	Intereses de retraso en el pago de dividendos		505.849,25		
Subvenciones.	Subvención Zaragoza		17.885.864,25	62.406.848	28
	Subvención Ciudad Real		4.750.032,96		
	Subvención Cartagena		18.359.591,59		
	Subvención Córdoba		6.985.507,34		
	Subvención Huelva		1.104.520,75		
	Subvención Gerona		6.180.107,39		
	Auxilios según decretos de 22 de Enero y 5 de Mayo de 1869		7.141.224 »		
Beneficios de la Explotación.	Importe del 25 por 100 de los productos obtenidos en la Explotación hasta el primer semestre de 1863		9.385.922,19	14.462.182	09
	Aplicado á la cuenta de Establecimiento de 1868 á 1877		5.076.259,90		

Empréstitos. — 812.110.306 | 72

OBLIGACIONES		Fondos procedentes de obligaciones sin amortizar. Número de obligaciones.	Importe. — Ptas.		Fondos procedentes de obligaciones amortizadas. Número de obligaciones.	Importe. — Ptas.		IMPORTE — Pesetas.
Alicante: series 1.ª á 16.ª (1.ª hipoteca), á ptas.	237,50	904.530	214.825.875	»	384.940	91.423.250	»	306.249.125 »
Alicante: series 17.ª á 19.ª (2.ª hipoteca), á ptas.	237,50	111.153	26.398.837	50	38.013	9.028.087	50	35.426.925 »
Alicante: serie 20.ª (3.ª hipoteca), á ptas.	231,50	54.063	12.839.962	50	16.610	3.944.875	»	16.784.837,50
Alicante: serie *A* (Valladolid á Ariza), á ptas.	450 »	87.415	39.336.750	»	9.976	4.489.200	»	43.825.950 »
Alicante: serie *B* (Zaragoza á Reus), á varios precios		141.561	63.944.440	73	8.439	3.811.809	27	67.756.250 »
Alicante: serie *C* (diversas hipotecas), á varios precios		134.841	64.243.423	82	15.159	7.190.852	68	71.434.276,50
Alicante: serie *D* (diversas hipotecas), á varios precios		136.476	61.287.520	48	11.480	5.241.900	52	66.529.421 »
Alicante: serie *E* (diversas hipotecas), á varios precios		77.440	32.375.239	71	5.261	2.292.004	09	34.667.243,80
Beneficio en las ventas		»	»	»	»	»	»	20.985.240,42
TOTAL *obligaciones Alicante*		1.617.479	515.252.049	74	489.878	127.421.979	06	663.659.269,22
Córdoba á Sevilla, á ptas.	237,50	36.700	8.716.250	»	12.726	3.022.425	»	11.738.675 »
Badajoz, á ptas.	500 »	58.915	29.457.500	»	4.719	2.359.500	»	31.817.000 »
T. B. F., emisiones 1864 y 1878, á ptas.	237,50	216.287	51.368.862	50	113.204	26.885.250	»	78.254.112,50
T. B. F., emisiones 1883, 1886 y 1887, á ptas.	250 »	80.619	20.154.750	»	15.742	3.935.500	»	24.090.250 »
T. B. F., emisión 1876, á ptas.	500 »	»	»	»	5.102	2.551.000	»	2.551.000 »
TOTAL OBLIGACIONES		2.040.000	624.949.412	24	641.371	166.175.654	06	812.110.306,72

	Concepto			PESETAS	
	En junto cuentas de capital			1.125.563.036	34
Reservas.	Para fondo de amortización de las minas		10.711.109,39	113.375.401	01
	Para capital flotante		9.506.474,22		
	Para fondo de previsión		23.339.315,58		
	Para fondo de seguros de incendios		1.666.136,86		
	Para servicio de Pensiones		7.954.853,48		
	Para obras de mejora		2.131.496,41		
	Para fondo de amortización de material		53.684.074 »		
	Especial		4.381.941,07		
Dividendos, intereses y amortizaciones pendientes de pago.	Dividendos á las acciones		2.968.263,49	36.383.208	14
	Intereses de obligaciones afectas á Red Antigua	14.176.017 »	17.734.580 »		
	Intereses de obligaciones afectas á Red Catalana	3.558.563 »			
	Amortización de obligaciones afectas á Red Antigua	13.647.497,65	15.680.364,65		
	Amortización de obligaciones afectas á Red Catalana	2.032.867 »			
Acreedores varios.	Libramientos por pagar		8.185.919,10	26.129.339	08
	Depósitos en fianza		2.043.928,82		
	Caja de Previsión del personal		426.638,27		
	Ayuntamientos de la línea de Mérida á Sevilla		5.974.500 »		
	Varias cuentas acreedoras y cuentas de orden		9.498.352,89		
Ganancias y pérdidas.				15.925.091	87
				1.317.376.076	44

c) COMPAÑÍA DE LOS FERRO

SITUACIÓN EN 31 DE

ACTIVO

	1.° Coste y material de las líneas explotadas.			
Cuenta de Primer Establecimiento	Línea de Sevilla-Jerez-Cádiz, incluso el ferrocarril urbano de Jerez	171 Kms.	56.250.547,75	
	— Utrera-Morón-Osuna	94 »	10.522.556,86	
	— Osuna-La Roda	36 »	2.528.252,63	
	— Jerez-Sanlúcar-Bonanza	29 »	2.945.004,58	
	— Marchena-Córdoba	92 »	12.798.965,57	
	— Córdoba-Málaga	196 »	57.351.190,76	
	— Bobadilla-Granada	123 »		
	— Córdoba-Bélmez	72 »	12.047.578,50	
	— Puente-Genil-Linares	176 »	53.071.488,36	
	— Alicante-Murcia	94 »	17.047.196,91	
	— Bobadilla-Algeciras	178 »	24.142.188,70	
		1.261 »		
	2.° Minas de la Compañía		100.000 »	248.804.970,62
Deudores del Capital (Subvenciones por realizar.)	Diputación provincial de Sevilla		711.045 »	729.137,44
	Comité de Sanlúcar		15.623,14	
	Ayuntamiento de Martos		2.469,30	
Cartera.—Acciones y Obligaciones en cartera				2.971.921,41
Acciones a canjear por Vales.—(1.571 Acciones)				785.500 »
	Conjunto de las Cuentas del Capital		Ptas.	**253.291.529,47**
Acopios	Almacenes generales		3.884.179,62	4.732.045,49
	Depósitos de los servicios del Material y Tracción y de la Vía		847.865,87	
Deudores y varios	Caja de Depósitos de Madrid		356.559 »	4.939.520,86
	Cantidades adeudadas por transportes por los diversos Ministerios		2.402.963,09	
	Deudores varios y cuentas en suspenso		2.179.998,77	
Cartera de la Caja de Socorros				1.845.907,29
Inmuebles y Cartera de la Caja de Pensiones Vitalicias				4.741.601,60
Cajas de la Compañía				710.807,28
Banqueros				3.722.188,83
Inversión de los fondos de la Reserva para incendios y riesgos diversos				412.211,31
Inversión de la Reserva de pesetas 3.000.000.—(Art. 6.°, párrafo 1.° del Convenio)				2.999.835,69
Inversión de los fondos de la Reserva para la amortización a la par.—(Art. 6.°, párrafo 2.° del Convenio)				1.005.239,24
Créditos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces contra la de los Caminos de Hierro del Sur de España				5.231.112,99
Explotación de la red de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.	Inversión de los fondos de la Reserva para incendios		11.394,10	4.228.429,77
	Acopios tomados a cargo (cuenta de orden)		442.745,72	
	Cantidades adeudadas por transportes por los diversos Ministerios		24.894,95	
	Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (cuenta «Anticipos»)		3.023.796,88	
	Deudores varios de la Explotación y cuentas en suspenso		725.598,12	
	PESETAS			**287.860.429,82**

[FERRO]CARRILES ANDALUCES

[D]ICIEMBRE DE 1917

PASIVO

Concepto	Detalle	Obligaciones no amortizadas: Número	Obligaciones no amortizadas: Importe	Obligaciones amortizadas: Número	Obligaciones amortizadas: Importe	Parcial	Total
Acciones . . 91.000	88.199 en circulación					44.099.500	
	2.801 a emitir					1.400.500	45.500.000 »
Obligaciones	**Andaluces 3 % 1.ª serie.**						
	Interés fijo 166.002,70			34.487,10	9.916.655,41		
	— variable 78.865	244.867,70	70.585.185,81	12.311	3.549.472,21	85.826.939,33	
	En cartera para el canje a 19/20 de 7.155 Obligaciones Córdoba-Málaga en circulación	6.825,15	1.775.625,90				
	Andaluces 3 % 2.ª serie.						
	Interés fijo 63.557			2.968	825.516,88		
	— variable 31.299	94.856	26.383.281,05	1.632	453.925,07	27.662.723 »	
	Sevilla-Jerez-Cádiz.						
	Rosas	2.260	452.000 »	9.609	1.921.800 »		
	Grises, interés fijo . . 48.841			10.274	2.054.800 »		
	— — variable. 23.403	72.244	14.448.800 »	3.623	724.600 »	35.450.000 »	
	Amarillas, interés fijo. 44.945			9.425	1.885.000 »		
	— — variable 21.536	66.484	13.296.200 »	3.334	666.800 »		
	Andaluces 3 % emisión 1907	26.669	8.860.586,56	2.348	780.106,38	9.640.692,94	
	Andaluces 4 1/2 % (Bobadilla-Algeciras)	44.636	20.644.150 »	364	168.350 »	20.812.500 »	179.392.855,27
		558.839,45	**156.445.829,32**	30.375,10	**22.947.025,95**		
Subvenciones	Ayuntamiento de Écija					440.000 »	
	— de Fuentes					196.000 »	
	Diputación provincial de Sevilla					741.045 »	
	Línea de Marchena-Córdoba					1.166.176,15	
	Ayuntamiento de Sanlúcar					620.000 »	8.301.086,75
	Línea de Sevilla-Jerez-Cádiz					152.698,47	
	— de Utrera-Morón					16.127,63	
	— de Puente-Genil-Linares					4.932.000 »	
	Ayuntamiento de Martos					37.039,50	
Conjunto de las Cuentas del Capital						Ptas.	**233.193.942,02**
Reservas	Reserva estatutaria					555.297,47	
	— para incendios y riesgos diversos					500.000 »	
	— en cumplimiento del artículo 6.° del Convenio					3.000.000 »	8.561.813,18
	— para la amortización a la par (artículo 6.°, § 2.° del Convenio)					1.006.515,71	
	Fondo de previsión					3.500.000 »	
Amortización del material móvil							9.962.499,40
Intereses y amortizaciones a pagar	Intereses de las Obligaciones Andaluces 1.ª y 2.ª series					1.357.718,63	
	— — íd. Emisión 1907					125.877,08	
	— — íd. 4 1/2 % (B. A.)					260.222,41	
	— — Sevilla-Jerez-Cádiz					549.851,53	8.070.043,19
	— — Córdoba-Málaga					1.218,19	
	Obligaciones a reembolsar					3.571.214,86	
	Dividendos pendientes de pago sobre los Ejercicios de 1912 a 1916					106.140,49	
	Intereses de las Obligaciones variables a pagar en 1918					2.097.800 »	
Vales a canjear							760.322,15
Anticipos hechos a la Compañía por un grupo financiero de Madrid							6.000.000 »
Caja de Socorros							1.865.016,29
Caja de Pensiones Vitalicias							4.717.449,03
Acreedores y varios	Libramientos a pagar					711.507,52	
	Impuestos sobre el tráfico a pagar al Estado					263.230,03	10.942.891,44
	Fianzas de contratistas					133.007,39	
	Acreedores varios y cuentas en suspenso					9.835.146,50	
Explotación de la red de la C.ª de los C. de H. del Sur de España	Reserva para incendios					18.971,34	
	Acopios tomados a cargo (cuenta de orden)					442.745,72	
	Libramientos a pagar					404.634,66	2.334.059,87
	Impuestos sobre el tráfico a pagar al Estado					49.275,24	
	Acreedores y cuentas en suspenso					1.418.432,91	
Excedente de 1916							584.550,27
Beneficio del Ejercicio 1917 (deducido el impuesto de 7,70 por 100)							867.842,98
						PESETAS	**287.860.429,82**

d) SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES

Activo SITUACIÓN EN 31 DE

Líneas de Madrid a Cáceres y a Portugal		79.233.174,21	
Línea de Plasencia a Astorga	100 830.179,89		
Gastos de emisión de obligaciones	1.320.534,84		
Quebranto en la negociación de id	371.024,58		
		102.521 739,31	
Insuficiencia de la explotación parcial de P. A.		178.032,36	
			181.932.945,88
ESTUDIOS			
Del ferrocarril de Talavera de la Reina a Almorchón y Bélmez		»	151 446,97
BANQUEROS			
Sumas en cuenta con los mismos		1.413.022,80	
Excedentes de Explotación.—Cáceres en poder de la Compañía de Explotación		237.231,36	
Excedentes de Explotación.—Oeste en poder de la Compañía de Explotación		174.620,88	
			1.824.875,04
SUBVENCIONES.—OESTE, PENDIENTES			
Del Estado		651.883,41	
De la Diputación provincial de Zamora		250 000	
			901.883,41
EXPLOTACIÓN.—OESTE			
Anticipos amortizables en la duración del contrato			1.974.202,66
CUENTAS DEUDORAS			
Saldos de varias cuentas y cuentas de orden			59.722.445,25
PESETAS			246.507.799,21

DE MADRID A CÁCERES Y A PORTUGAL

DICIEMBRE DE 1917

Pasivo

CAPITAL SOCIAL			
94.000 acciones de 500 pesetas o francos			47.000.000
EMPRÉSTITOS			
OBLIGACIONES HIPOTECARIAS M. C. P.:			
124.804, interés variable, emisión de 125 000	38.161.728,64		
15.820, íd. íd. íd. de 25.000	5.070.346,74		
5.022, interés 4 %, en poder de Ayuntamientos, íd. íd.	2.511.000		
8, de la Compañía del Tajo, no presentadas al canje	4.000		
		45.747.075,38	
OBLIGACIONES HIPOTECARIAS P. A.:			
76.889, interés variable, segunda hipoteca, emisión de 94.000	28.550.450		
17.027, 4 %, primera hipoteca, sobre el 18,12 %, emisión de íd., en poder de Ayuntamientos	8.513.500		
22.788, privilegiadas, emisión 37.500	9.115.200		
		46.179.150	
RECURSOS FACILITADOS POR LA COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN:			
Anticipos de Primer Establecimiento.—Cáceres	6.795.635,50		
Idem íd. íd.—Oeste	12.407.252,44		
Anticipos de Explotación.—Id	1.974.202,66		
		21.177.090,60	
			113.103.315,98
AMORTIZACIONES			
De Anticipos de Primer Establecimiento.—Cáceres		2.144.478,42	
De Id. íd.—Oeste		1.927.372,84	
			4.071.851,26
SUBVENCIONES.—OESTE			
Del Estado		20.570.497,05	
De la Diputación provincial de Zamora		750.000	
De la Diputación provincial de Cáceres		250.000	
			21.570.497,05
CUENTAS ACREEDORAS			
Cupones vencidos no presentados al cobro		379.406,67	
APLICABLE Á LOS CUPONES DE 1.º ABRIL DE 1918			
Excedentes de explotación.—Cáceres	564.177,27		
Idem.—Oeste	442.262,93		
		1.006.440,20	
Saldos de varias cuentas y cuentas de orden		59.376.288,05	
			60.762.134,92
PESETAS			246.507.799,21

e) Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

SITUACIÓN EN 31 DE DICIEMBRE DE 1917

ACTIVO Pesetas	Cts.		PASIVO Pesetas	Cts.
75.851.288	42	Costo de los caminos, pertenencias, material y estudios.		
7.468.250	—	Valores en cartera.		
		Ptas. 4.476.000 — 8.952 acciones no puestas en circulación.		
		» 306.250 — 612 acciones, reserva para pago de cupones y conversión de títulos antiguos.		
		» 2.686.000 — 10.744 obligaciones preferentes, serie H.		
113.421	91	Bancos. Saldos en efectivo.		
209.493	17	Cajas de la Compañía. Existencias en efectivo.		
846.414	06	Acopios. Valor de las existencias en almacenes.		
1.765.344	40	Insuficiencia de intereses a las obligaciones primitivas.		
883.027	01	Subvenciones a percibir del Estado.		
427.000	—	Canje de bonos y resguardos al portador.		
2.934.211	52	Cuentas corrientes. Saldo deudor.		
		Capital	52.500.000	—
		105.000 acciones.		
		Obligaciones hipotecarias primitivas	21.443.000	—
		85.772 obligaciones.		
		Obligaciones hipotecarias preferentes	11.329.750	—
		14.004 resto de las convertidas, serie G.		
		31.315 resto de la emisión serie H.		
		Cupones de acciones y obligaciones (metálico)	112.128	—
		Obligaciones amortizadas	221.660	60
		Cupones de acciones (acciones)	35.725	—
		Cupones de obligaciones (bonos al portador)	4.669	50
		Bonos al portador de 500 pesetas	1.766.500	—
		Bonos y resguardos al portador a canjear	421.174	90
		Residuos de acción para pago de los cupones números 7 y 8	31.725	—
		Conversión de acciones antiguas	150.882	09
		Conversión de obligaciones antiguas	71.250	—
		Obligaciones antiguas en curso de canje	3.250	—
		Residuos de acción no reclamados	10.782	91
		Subvenciones (a liquidar)	883.027	01
		Liquidación de cargas y productos	780.493	07
		Varios acreedores	732.432	41
90.498.450	49		90.498.450	49

TITULO CUARTO

LA CRISIS FERROVIARIA ANTES DE LA GUERRA Y SITUACIÓN CREADA POR ÉSTA



CAPÍTULO PRIMERO

Situación de los ferrocarriles antes de la guerra

La crisis ferroviaria, el mal negocio de los ferrocarriles como industria, es un hecho fehaciente y general.

Desde varios años antes de la guerra se inició dicha crisis en la generalidad de los países del mundo, con la particularidad de que apareció antes y con caracteres más agudos en los pueblos más ricos y prósperos y donde precisamente los ferrocarriles por su extensión y por la importancia de sus instalaciones, constituían elementos más poderosos de transporte y auxiliares más importantes de la producción y del consumo.

Las causas de la crítica situación que se iba ya creando entonces para la industria ferroviaria eran muy numerosas y se traducían en general en un aumento tal de los gastos de explotación y de las cargas financieras, que absorbían con creces, en ocasiones, los aumentos que se producían por el mayor tráfico, en los productos brutos, aunque estos aumentos fueran muy importantes.

Desde varios años antes de la guerra iba creciendo ya, aunque con relativa lentitud, el precio de las diversas materias de consumo y las necesarias para la conservación y reparación de las líneas y del material y en proporciones más importantes el coste de la mano de obra por las constantes demandas del personal, encaminadas no sólo a aumentar sus salarios y sus derechos pasivos, sino a reducir las horas de trabajo y disponer de descansos, licencias, etc., haciendo preciso disponer de un número mucho mayor de agentes para desarrollar el mismo trabajo útil.

Estas diversas circunstancias de carácter general que plantearon, por lo que al personal se refiere, graves conflictos sociales en diversos países, incluso en España, no han sido, sin embargo, la única causa de que el aumento de los gastos de explotación, en primer lugar, y de las cargas, en segundo, hayan absorbido, sino superado, el de los productos brutos, provocando los primeros un aumento en el llamado coeficiente de explotación (tanto por ciento de los productos que absorben los gastos de explotación) que es el signo barométrico de mayor eficacia para juzgar de las variaciones relativas de los ingresos y de los gastos de una explotación ferroviaria. Podría decirse que estas circunstancias del aumento de precio de los materiales y de la mano de obra, sobre todo, constituyen la causa natural del aumento del coeficiente de explotación, pero se añaden a éstas otras causas que no dejan de tener importancia.

Los ferrocarriles que primeramente se construyeron son los mejores y los de mayor rendimiento, no sólo porque siendo más antiguos llegaron ya al máximo de su eficacia, sino porque establecen las relaciones más esenciales e importantes en el terreno industrial y comercial. Las líneas que luego se han ido construyendo han tenido con frecuencia el carácter de líneas secundarias y como no han establecido en general tan importantes relaciones entre grandes centros de producción y consumo, como las antiguas, sus rendimientos no alcanzan los de las líneas primitivas, pero incorporadas a las grandes redes que explotan unas y otras sin que sea fácil en muchos casos aplicar en las más nuevas, procedimientos de explotación distintos y más económicos y modestos, resultan notablemente sobrecargados los gastos de explotación en las mismas, sin que los aumentos de productos guarden la misma proporción, y de aquí una nueva causa de que aumente el coeficiente de explotación en las grandes redes formadas por la agrupación de diversas líneas.

Pero aún en las mismas líneas antiguas ha ocurrido y sigue ocurriendo algo que no puede preveerse en

el origen de los ferrocarriles. Creíase entonces que, construída la línea con todas sus dependencias y con amplitud suficiente para atender un notable aumento en el tráfico, podía cerrarse al terminar la construcción, o cinco años después, la cuenta de «Primer establecimiento», o sea la inversión del capital; pero pronto la experiencia se encargó de demostrar cuán grande era el error de semejante hipótesis, pues las ampliaciones se hicieron precisas continuamente a pesar de las previsiones hechas y de las que en lo sucesivo se hacían, hubo que adquirir y seguir adquiriendo, siempre en mayores proporciones, mayor cantidad de material móvil; se hizo preciso renovar por completo la vía, para adaptarla a las nuevas necesidades que demandaban de continuo mayores pesos y velocidades; hubo también que sustituir o reforzar considerablemente los tramos metálicos por iguales motivos, que construir dobles o cuádruples vías por insuficiencia de las vías únicas o dobles, nuevas estaciones auxiliares y de mero servicio interior, como las de clasificación para acelerar los transportes y simplificar las maniobras; hubo que adoptar medidas de seguridad por medio de nuevas instalaciones mecánicas, hidráulicas o eléctricas; hubo, en fin, que dar a los viajeros más comodidad y más confort en las instalaciones y en los trenes, que acelerar en los grandes centros las operaciones de removido de mercancías, mediante nuevas y apropiadas instalaciones, etc.

Todo el primitivo *utillage* de los ferrocarriles se ha hecho viejo, pobre y deficiente. Se ha impuesto su completa y total renovación, pero los gastos enormes que todo esto significa, muchas veces no tienen compensación en una mayor remuneración y muchos de ellos no tienen siquiera la más mínima influencia en el aumento de tráfico. Han provocado, pues, un aumento en las cargas financieras de las Compañías, cuando no han producido también en parte un aumento directo en los gastos de explotación, por haber aplicado a esta cuenta algunas de tales obras y trabajos, determinando por este motivo un mayor aumento del coeficiente de explotación que siempre ha resultado gravado por los mayores gastos de conservación, reparación y entretenimiento de las nuevas y más completas instalaciones.

Estas causas, que ya ejercían su influencia antes de la guerra, son las que motivaron que el coeficiente de explotación fuese aumentando a consecuencia de que los gastos de explotación crecían mucho más deprisa de lo que aumentaban los productos.

Si consideramos el período transcurrido antes de la guerra dentro del siglo actual, hasta los últimos datos de carácter homogéneo que hemos podido recoger para el conjunto de los ferrocarriles de las principales naciones de Europa, se pueden observar las variaciones que se detallan en el siguiente cuadro.

CUADRO 54 (LIII)

Resultados comparados de la explotación de los Ferrocarriles de interés general, de los países que se expresan, en el período 1901-1911

	EN 1901			EN 1911			DIFERENCIAS EN 1911					
							TOTALES			TANTOS POR CIENTO		
	Francia	Inglaterra	Alemania	Francia	Inglaterra	Alemania	Francia	Inglaterra	Alemania	Fráncia	Inglaterra	Alemania
	Cifras en millones de francos											
Productos totales	1.457	2.690	2.465	1.900	3.046	4.085	+ 443	+ 356	+ 1.620	+ 30,40	+ 23,23	+ 65,72
Gastos de explotación	820	1.704	1.612	1.188	1.892	2.665	+ 368	+ 188	+ 1.053	+ 44,87	+ 11,03	+ 65,32
Producto neto	637	986	853	712	1.154	1.420	+ 75	+ 168	+ 567	+ 11,77	+ 17,03	+ 66,47
Capital de establecimiento	16.739	30.180	16.413	19.278	25.830(1)	22.291	+ 2.539	— 4.350(1)	+ 5.878	+ 15,16	— 14,41(1)	+ 35,81
Interés servido por el producto neto al capital	3,81	3,27	5,20	3,70	4,47	6,36	— 0,11	+ 1,20	+ 1,16	— 2,88	+ 36,69	+ 22,30
Producto kilométrico en francos	38.100	75.700	48.500	47.000	81.900	68.800	+ 8.900	+ 6.200	+ 20.400	+ 23,35	+ 8,19	+ 42,06
Coeficiente de explotación	56	63	65	63	62	65	7	»	»	+ 12,50	»	»

(1) Esta disminución es debida a que la estadística comprende en 1911 menos líneas que en 1901 y no a que se haya reducido el capital para las mismas líneas.

Los productos han aumentado muchísimo, pero también han crecido enormemente los gastos de explotación y asimismo el capital de primer establecimiento que lleva consigo el consiguiente crecimiento de las cargas.

En Francia sobre todo es pésimo el resultado obtenido, pues del aumento de 443 millones de francos experimentado en los productos, 368 los han absorbido los gastos de explotación, dejando sólo un margen de 75 millones para el aumento del producto neto que sobradamente han de haberlos exigido las necesidades de las mayores cargas, toda vez que el capital de primer establecimiento se ha aumentado en 2.539 millones de francos. El coeficiente de explotación aumentó de 56 a 63 por 100, o sea siete enteros, a consecuencia de haber aumentado mucho más rápidamente los gastos que los productos.

En Inglaterra y en Alemania el resultado del conjunto de dicho período no aparece tan malo, por los grandes esfuerzos que se han hecho en una y otra nación para evitar el crecimiento del coeficiente de explotación, lo que pudo lograrse hasta 1911, consiguiendo que el aumento proporcional de los gastos no superase al de los productos. En Inglaterra se apeló para tal fin a establecer conciertos entre las diversas Compañías antes en competencia, disminuyendo gastos y repartiéndose el tráfico, consiguiendo aquel mismo resultado suprimiendo trenes de mercancías y aumentando en cambio la carga media de los mismos. En Alemania favoreció mucho la consecución del mismo resultado el gran aumento producido en el producto kilométrico de 48.500 a 68.800 francos y también los esfuerzos realizados para contener el incesante aumento de agentes. Eran estos 699.000 en 1906 y se logró reducir dicho número a 691.000 en 1909, aunque luego tuvo que ir aumentándose de nuevo para atender las crecientes necesidades del tráfico.

Si se hace una comparación análoga con los resultados obtenidos en el período 1901-1913 por las dos grandes Compañías españolas, se obtienen las cifras que pueden verse en el cuadro siguiente:

CUADRO 55 (LIV)

Resultados comparados de la explotación en las Compañías del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante en el período 1901-1913

	NORTE				MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE			
	1901	1913	DIFERENCIA		1901	1913	DIFERENCIA	
			Total	Tanto por 100			Total	Tanto por 100
Productos totales	112.225.268	155.050.681	+ 42.825.413	+ 38,16	95.438.229	135.944.179	+ 40.505.950	+ 42,44
Gastos de explotación	53.910.706	78.195.191	+ 24.284.485	+ 45,04	38.230.603	64.376.060	+ 26.145.457	+ 68,38
Producto neto	58.314.562	76.855.490	+ 18.540.928	+ 31,79	57.207.626	71.568.119	+ 14.360.493	+ 25,10
Coeficiente de explotación	48,49	50,43	+ 1,94	+ 4,00	40,05	47,35	+ 7,30	+ 18,22
Cargas	57.647.086	(1) 54.154.649	(1) — 3.492.437	(1) — 6,06	52.179.372	(1) 48.399.237	+ 3.780.135	(1) — 7,24
Capital del primer establecimiento	1.120.428.756	1.268.851.244	+ 148.422.488	+ 13,24	984.765.251	1.115.157.147	+ 130.391.896	+ 13,24

(1) Esta disminución es debida a la influencia del cambio de los francos, que mejoró notablemente en este período. De no haber ocurrido esta circunstancia, las cargas aparecerían con aumento por los nuevos empréstitos.

El aumento proporcional de los gastos es mucho mayor que el de los productos, habiéndose producido por esa circunstancia un aumento en el coeficiente de explotación. En las cargas no aparecen aumentos sino disminuciones, porque la influencia de las variaciones en el cambio de los francos hace variar notablemente el gasto de intereses y amortización de la mayor parte de las obligaciones pagaderas en francos o pesetas, determinando resultados ficticios en realidad. No hay más que ver que el capital de primer establecimiento, ha crecido en proporción del trece y pico por ciento y tener presente la circunstancia de que las nuevas inversiones de capital requieren, a igualdad de las demás circunstancias, una anualidad cada vez mayor para su servicio por el menor plazo de amortización disponible para los nuevos empréstitos, para comprender claramente que a no haber mediado aquella influencia del cambio las cargas aparecerían con un aumento muy importante.

Aparece, pues, examinando los resultados anteriores que, a pesar del mayor aumento proporcional de los gastos con relación a los productos, creció, para el conjunto del período considerado, el producto neto, y como por virtud de la circunstancia del cambio de francos indicada, que se hallaba a 140 por 100 a principios del siglo, las cargas se habían reducido a pesar del aumento de la deuda, se llegó en los últimos años anteriores a la guerra a una situación de relativa y siempre modesta prosperidad, a pesar de que ya entonces se iniciaban las causas que provocaban el aumento del coeficiente de explotación y habían de acabar por provocar la crisis hoy día planteada.

Para darnos cuenta más concretamente de cómo se inició ya antes de la guerra el problema de los ferrocarriles, por el excesivo aumento de los gastos, conviene que limitemos la comparación de las variaciones experimentadas por los productos y los gastos a los últimos años anteriores a la guerra, con lo que evitaremos también para el caso de España la comparación con ejercicios en los que la profunda crisis nacional que padecíamos a principio del siglo no podía dejar de manifestarse en los ferrocarriles como en las demás industrias.

Escogiendo el período 1910 a 1912, para las principales naciones, porque son los de conjunto que hemos podido hallar recopilados en forma homogénea, hemos resumido en el cuadro siguiente los principales elementos de comparación:

Resultados comparados de la explotación de los Ferrocarriles de interés general en el período 1910-1912, en los países que se indican

	Francia — *Millones de francos*	Inglaterra — *Millones de francos*	Alemania — *Millones de francos*	Est. dos Unidos (1910-1913) — *Millones de dollars*
Aumento en los productos	170	115	551	186
Aumento en los gastos de explotación	165	119	339	190
Aumento o disminución en el producto neto	+ 5	— 4	+ 112	— 4
Aumento de capital de primer establecimiento	846	390	1.385	660
Coeficiente de explotación en 1910, por 100	60	62	67	—
Coeficiente de explotación en 1912, por 100	63	63,5	66	69,30

Con la sola excepción de Alemania, por las razones antes expuestas del considerable aumento de productos conseguido, se ve que en general todo lo que estos han aumentado lo han absorbido los gastos de explotación, a veces con exceso, como en Inglaterra y los Estados Unidos, con aumento, naturalmente, en el coeficiente de explotación; y como al propio tiempo el capital de primer establecimiento ha crecido notablemente, ha resultado que estas nuevas inversiones de capital no han tenido la más mínima remuneración o la han tenido verdaderamente insignificante, iniciándose con estos resultados la crisis ferroviaria actual, porque mientras por una parte no puede prescindirse de la inversión de nuevas y muy cuantiosas sumas para poder realizar los transportes que la vida y prosperidad del país requiere con ineludible nece-

sidad, por otra, no permiten los mayores ingresos remunerar, no ya debidamente, ni tan siquiera en la más mínima proporción, en ocasiones, a los nuevos capitales, que a no mediar determinadas garantías sería inútil pretender que en tales condiciones acudan al fomento y desarrollo de los ferrocarriles.

Es característico de todos los grandes países en los últimos años anteriores a la guerra, un notable aumento en los gastos de primer establecimiento, lo cual supone un aumento importante en las cargas, motivado por la necesidad de nuevas y grandes instalaciones, renovación de las antiguas, ampliaciones, dobles y cuádruples, o múltiples vías y adquisiciones de material. Es asimismo característico que el tráfico se ha desarrollado poderosamente, determinando grandes aumentos de productos, pero estos han sido absorbidos por los mayores gastos de explotación sin que el producto neto haya aumentado o lo ha hecho en proporciones tan insignificantes que ha resultado imposible obtener la debida remuneración para los capitales invertidos.

Si establecemos una comparación análoga para las dos grandes Compañías españolas en el período 1910-1913, inmediatamente anterior a la guerra, los resultados son los que pueden verse en el cuadro siguiente:

CUADRO 56 (LV)

Resultados comparados de la explotación en las Compañías del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante en el período 1910 - 1913

	NORTE				MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE			
	1910	1913	DIFERENCIA		1910	1913	DIFERENCIA	
			Total	Tanto por 100			Total	Tanto por 100
Productos brutos........	133.464.222	155.050.681	+ 21.586.459	17,48	116.936.689	135.944.179	+ 18.980.490	16,22
Gastos de explotación....	59.192.074	78.195.191	+ 19.003.117	32,10	49.753.829	64.376.060	+ 14.622.231	29,38
Producto neto...........	74.272.148	76.855.490	+ 2.583.342	3,47	67.209.860	71.568.119	+ 4.358.259	6,48
Coeficiente de explotación	44,35	50,43	+ 6,08	13,70	42,55	47,35	+ 4,80	11,28
Cargas................	53.955.835	54.154.649	+ 198.814	0,37	46.595.941	48.399.237	+ 1.803.296	3,86
Capital de establecimiento	1.198.795.650	1.268.851.244	+ 70.055.594	5,84	1.047.958.336	1.115.157.147	+ 67.198.811	6,42
Suma de gastos y cargas.	113.147.909	132.349.840	+ 19.201.931	16,97	96.349.770	112.775.297	+ 16.425.527	17,04

El aumento en los gastos de explotación es proporcionalmente casi doble que el obtenido en los productos, y eso que en 1912 y 1913 las grandes Compañías españolas llegaron a una situación de prosperidad que nunca habían conseguido.

Para un aumento de productos de 40,5 millones de pesetas entre ambas Compañías, sólo los gastos de explotación absorbieron 33,5 millones; es decir, más de los cuatro quintos, quedando siete millones escasos como acrecentamiento del producto neto para un aumento de capital de primer establecimiento a remunerar, de 137 millones. El coeficiente de explotación aumentó notablemente, según se ve en el cuadro.

El satisfactorio resultado de las liquidaciones de las Compañías en los dos años anteriores a la guerra se debía en parte a que la baja en el cambio de francos determinaba en las cargas aumentos efectivos menores de los que en realidad correspondían a las nuevas inversiones de capital, según el propio estado demuestra (1), y sobre todo al considerable aumento de los productos, porque es preciso tener en cuenta que una parte muy importante en el aumento de los gastos no fué consecuencia ni tuvo relación con el mayor tráfico, sino que fué debido a concesiones de carácter social y de previsión al personal, como mejoras de sueldo, disminución de horas de trabajo, concesión de descansos remunerados, mejoras importantes en los derechos pasivos, etc., etc., que a no haber mediado aquel notable aumento de productos hubiera llevado a las Compañías mucho más rápidamente a una situación difícil por el aumento de gastos que determinaron tales medidas.

Así, pues, y aunque no dejaron de manifestarse en España desde antes de la guerra los síntomas precursores de la crisis, ésta no se puso de manifiesto tan claramente todavía como en otros países más prósperos y de redes ferroviarias más intensas, por las circunstancias indicadas del gran aumento de productos y la mejora notable en el cambio de los francos.

(1) Influye también la inversión de reservas en obras y material.



CAPÍTULO II

Situación creada por la guerra

Ya hemos visto que en España no habían llegado las principales Compañías a una situación crítica antes de la guerra, pero que el crecimiento proporcional mucho mayor de sus gastos de explotación respecto al obtenido en los productos, iba predisponiendo la situación de las mismas hacia el mismo fin a que se había llegado ya en otros países, de no poder obtener con los mayores ingresos, la debida remuneración, y a veces ni la más insignificante, a los nuevos capitales cuya inversión es indispensable para mantener al día el *utillage* completo del ferrocarril que de permanecer estacionario se hace deficiente y pobre rápidamente, entorpeciendo la producción y perjudicando el desarrollo de la riqueza y de la prosperidad nacional.

La guerra no ha hecho otra cosa que precipitar de una manera notable los acontecimientos, determinando en un período de cuatro años la situación que de otro modo hubiera tardado muchos más en producirse, pero que fatalmente hubiera llegado. El camino estaba ya trazado por la fuerza de los hechos económicos universales que se habían puesto ya de manifiesto en otras naciones más ricas y avanzadas que la nuestra. La guerra ha acentuado las causas determinantes de la crisis ferroviaria, y ésta se presenta hoy día en toda su triste realidad.

Aquella modesta y cortísima situación de relativo desahogo, que tras tantos esfuerzos alcanzaron en los dos años anteriores a la guerra las principales Compañías, no fué más que un lisonjero fenómeno pasajero. Después de tres o cuatro años de guerra su situación es en extremo angustiosa y difícil, a pesar de haber aumentado sus productos en la importante proporción de 80 a 90 por 100 en lo que va de siglo.

La influencia de la guerra ha sido verdaderamente desastrosa en el servicio ferroviario en todas las naciones y aunque no es fácil procurarse, en las actuales condiciones de anormalidad, estadísticas veraces que permitan evaluar los resultados, basta considerar para comprender lo que ocurre, la gran necesidad que sienten todos los países de reforzar los ingresos, por el aumento verdaderamente abrumador de los gastos, cuando en todas partes se han elevado y se elevan las tarifas repetidas veces. Téngase en cuenta que actualmente el aumento de las cargas ha de ser mucho menor que en tiempos normales porque no pueden hallarse dispuestos actualmente los ferrocarriles a realizar las grandes obras y ampliaciones que el tráfico exije, ya que en los países neutrales el precio de los materiales y frecuentemente la carencia de los mismos lo imposibilitan, y en los países en guerra son las obras que ésta exije las que únicamente pueden realizarse, y esta, casi completa, paralización en las obras complementarias de carácter estable y definitivo evita que las cargas aumenten tanto como aumentarían en otro caso.

Por otra parte, en países como Inglaterra y los Estados Unidos en que los ferrocarriles son de Compañías privadas, el Estado se ha incautado de ellos accidentalmente, asegurando a las Compañías determinados rendimientos (los de 1913 en Inglaterra y el promedio de los tres años que terminaron en Julio de 1917 en los Estados Unidos), sin lo cual, seguramente las Compañías no hubieran podido atender a la explotación por el coste enorme de la misma, a menos de elevaciones considerables en las tarifas que hubieran podido acarrear otras dificultades.

En Francia, comparando los resultados de 1913, último año anterior a la guerra, con los de 1916, resulta para el conjunto de las grandes redes los siguientes:

		Millones de francos
Aumento de productos		58,5
Aumento de gastos	287	
Aumento de cargas	64	
Aumento de gastos y cargas		351
Disminución del producto líquido		— 292,5

Es decir, que por cada millón que han aumentado los productos, han aumentado *cinco* los gastos, habiendo crecido además las cargas por sí solas más que los productos.

Si se tienen en cuenta en Francia los resultados de las propias grandes redes, en los años de guerra 1914, 1915, 1916 y 1917, resulta un déficit total de *1.700 millones*, es decir, que los gastos y las cargas han importado 1.700 millones más que los productos, viniendo a cargo del Estado la mayor parte de este déficit, al que ha tenido que atender con los fondos públicos, por el juego de la garantía de interés de que gozan todavía la mayoría de las grandes Compañías, habiendo las otras cargado la insuficiencia a la cuenta de primer establecimiento.

En los demás paises como Alemania, Austria e Italia, donde los ferrocarriles son del Estado, las insuficiencias que no pueden atender con las repetidas elevaciones de tarifa que se han establecido y con los impuestos, se sufragan con los fondos del Estado.

Los coeficientes de explotación han crecido muchísimo en todo el mundo, siendo muy difícil poder reunir en las actuales condiciones de anormalidad datos completos. Los que se han podido recoger aparecen en el cuadro siguiente:

CUADRO 57 (LVI)

Comparación de los coeficientes de explotación de los Ferrocarriles de diferentes países y Compañías en los años que se indican

	AÑOS									
	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Estado japonés	»	»	»	»	»	»	51,00	»	»	»
Estados Unidos	69,75	66,16	66,29	»	69,30	»	72,02	»	»	»
Italia	»	77,61	»	75,82	»	»	81,26	76,78	»	»
Alemania	»	69,77	67,36	65,10	»	»	»	»	»	»
Austria Hungría	»	76,24	74,90	72,86	»	»	»	»	»	»
Luxemburgo y Holanda	»	69,77	»	66,27	65,23	»	»	»	»	»
India inglesa	60,24	56,06	53,10	52,17	»	»	»	»	»	»
Suiza (Estado)	»	»	65,48	64,26	66,76	66,94	73,66	71,21	»	»
Bélgica (Estado)	»	»	66,21	67,11	»	»	»	»	»	»
Bélgica (Compañías)	»	»	41,30	41,73	»	»	»	»	»	»
Inglaterra	»	»	64,00	64,00	»	»	»	»	»	»
Escocia	»	»	58,80	58,05	»	»	»	»	»	»
Irlanda	»	»	62,60	64,00	»	»	»	»	»	»
Gran Bretaña	»	»	63,40	63,04	»	»	»	»	»	»
Estado francés: (Red antigua)	»	»	83,06	86,79	91,49	»	»	98,15	10,69	»
Estado francés: (Oeste)	»	68,90	75,30	86,38	88,65	85,50	84,90	92,72	95,74	»
Norte de Francia	»	»	»	61,40	61,27	61,32	75,20	»	»	87,50
Este	»	»	»	58,65	60,35	60,62	78,49	84,26	72,75	79,88
Orleans	53,88	53,59	55,54	56,80	56,06	59,07	65,22	60,92	66,62	68,50
París-Lyon-Mediterráneo	»	»	53,82	55,18	56,52	57,01	62,13	56,67	64,74	74,99
Midi	49,90	53,53	54,70	54,61	52,81	53,55	60,72	60,24	71,42	74,25
Grandes Compañías Francesas	»	»	»	57,25	57,73	»	»	»	»	»
Norte de España	43,84	45,34	44,56	44,96	45,63	49,73	51,75	50,88	58,10	67,70
Madrid-Zaragoza y Alicante	44,59	43,00	42,55	43,00	41,80	47,35	49,41	49,33	53,96	61,22
Ferrocarriles de Argelia y Túnez: Argelia	»	»	70,08	»	»	»	»	»	»	»
Ferrocarriles de Argelia y Túnez: Túnez	»	»	55,08	»	»	»	»	»	»	»
Ferrocarriles Suecos	»	»	»	57,75	56,73	»	»	»	»	»
Rumania (Estado)	»	»	»	»	»	64,49	71,54	»	»	»
Ferrocarriles Húngaros (Estado y Compañía)	»	»	»	»	63,89	67,70	»	»	»	»
Ferrocarriles Noruegos	»	»	»	»	»	»	83,04	81,08	»	»
Australia (Estado)	»	»	»	61,94	»	»	68,47	71,43	»	»

En Francia, por ejemplo, se ha explotado en 1917 con los siguientes coeficientes:

Compañía de Orleans	68,50 por 100
del Midi	74,25 »
del P. L. M.	74,99 »
del Este	79,88 »
del Norte	87,50 »

En 1916 la red del Estado francés explotó a 100,68 por 100 en su red antigua y a 95,74 por 100 en la del Oeste.

En Italia y Noruega se explotaba ya en 1914 a más del 80 por 100.

CUADRO 58 (LVII)

RESULTADOS comparados de la explotación

	NORTE				MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE			
	AÑOS		DIFERENCIAS		AÑOS		DIFERENCIAS	
	1913	1917	Totales	Tanto por 100	1913	1917	Totales	Tanto por 100
Productos brutos	155.050.681	185 475.049	+ 30.424.368	+ 19,62	135.944.179	167.767.201	+ 31.823.022	+ 23,40
Gastos de explotación	78.195.171	125.584.516	+ 47.389.345	+ 60,68	64.376.060	102.705.431	+ 38.329.371	+ 59,53
Producto neto	76.855.510	59.890.533	— 16.964.977	— 22,07	71.568 119	65 061.770	— 6 506.349	+ 9,09
Cargas	54.154.649	60.896.016	+ 6.741.367	+ 12,44	48.399.237	49.613.169	+ 1.213.932	+ 2,50
Suma de gastos y cargas	132.349.820	186.480.532	+ 54.130.712	+ 40,89	112.775.297	152.318.600	+ 39.543.303	+ 35,06
Coeficiente de explotación	50,43	67,70	17,27	+ 34,24	47,35	61,22	+ 13,87	+ 29,29
Capital de primer establecimiento	1.268.851.244	1.337.428.643	+ 68.577.399	+ 5,40	1.115.157.147	1.176.436.407	+ 61.279.260	+ 5,49

Fácilmente se ve en el cuadro anterior que el aumento de los gastos es superior al de los productos, pero no ya proporcionalmente sino en absoluto. Es decir, que habiendo aumentado éstos entre las Compañías del Norte y M. Z. y A. en 62,2 millones de pesetas, los gastos han crecido 85,7 millones, o sean 25,5 millones más.

Este considerable aumento de los gastos ha determinado una disminución tan considerable en el producto neto, que una de las Compañías no ha podido cubrir con los productos la suma de los gastos y las cargas.

Como las Compañías no han podido evitar la inversión de nuevas sumas, porque sin nuevas adquisiciones de material móvil, ampliación de instalaciones y nuevas construcciones, el tráfico no puede ser atendido, ha resultado que también las cargas han aumentado, por lo que para el aumento indicado de 62,2 millones en los productos, la suma de los gastos y las cargas ha aumentado en 93,6 millones o sea en 31,4 millones más.

Este desastroso resultado obtenido el año anterior, se está acentuando notablemente en este, porque

Fácilmente se comprende que en estas condiciones, el nulo o escaso excedente de los productos sobre los gastos ha de ser insuficiente para remunerar, no ya el capital social sino ni siquiera el capital obligaciones, haciendo imposible la vida de los ferrocarriles, a menos de contar con poderosos auxilios del Estado (garantía de interés o del producto neto) o de depender directamente del mismo.

La situación de las principales Compañías españolas, sin haber llegado todavía a ser tan penosa, se halla muy próxima a serlo.

Véase en el cuadro siguiente la comparación entre los resultados de la explotación en 1913 y 1917:

en las Compañías que se expresan

FERROCARRILES ANDALUCES				MADRID A CÁCERES Y A PORTUGAL				MEDINA A ZAMORA Y ORENSE A VIGO			
AÑOS		DIFERENCIAS		AÑOS		DIFERENCIAS		AÑOS		DIFERENCIAS	
1913	1917	Totales	Tanto por 100	1913	1917	Totales	Tanto por 100	1913	1917	Totales	Tanto por 100
29.018.556	35.767.417	+ 6.748.861	23,26	10.506.472	13.003.955	+ 2.497.483	23,77	5.116.905	5.527 083	+ 410.178	8,02
15.634.636	23.640 073	+ 8.005.437	51,20	6.603.588	9.264.110	+ 2.660.522	40,29	3.119.085	4.047.518	+ 928.433	29,77
13.383.920	12.127.344	— 1.256 576	9,39	3.902.884	3.739.845	— 163.039	4,18	1.997.820	1.479.565	— 518.255	25 94
10.772.071	11.187.103	+ 415.032	3,85	3.902 884	3.739.845	— 163.039	4,18	1.997 679	1.478.858	— 518.821	25,97
26.406.707	34.827.176	+ 8.420.469	31,89	10.506.472	13.003.955	+ 2.497.483	23,77	5.116.764	5.526.376	+ 409.602	8 00
53,88	66,09	+ 12,21	22,66	62,85	71,24	+ 8,38	13,35	60,96	73,23	+ 12,27	20,13
243.398.858	248.704.971	+ 5.306.113	2,18	178.319.065	180.214 801	+ 1.895.736	1,06	76.665.541	75.851 288	— 814.253	1,06

con relación al año 1917 están creciendo todavía los gastos mucho más que los productos, reduciéndose más aún el producto líquido o acentuándose la insuficiencia.

Pero en España las Compañías no tienen asegurada garantía de interés, y cuando no recaudan bastante para tener un sobrante sobre la suma de los gastos y las cargas han de suspender todo dividendo y si no recaudan ni siquiera lo bastante para atender aquella suma, han de suspender el pago de los gastos o de las cargas, si no disponen de reservas, que muy pronto se agotan cuando no pueden nutrirse.

El reducir los gastos supondría reducir servicios, despedir personal y rebajar salarios, todo lo cual crearía al país una situación de inmensa gravedad, como lo sería la suspensión de pagos con todas sus consecuencias para la propia Compañía, para la considerable masa de los obligacionistas y para todo el país que se sirve inevitablemente del ferrocarril.

Esta es la situación inmediata para las principales Compañías españolas, que se hallan además acosadas en estos críticos momentos por peticiones de su personal, que reclama aumento de salario por el encarecimiento de la vida.

ESTE TOMO SE EMPEZO A IMPRIMIR EL
DIA 3 DE SEPTIEMBRE DE 1918, EN
LOS TALLERES DE ARTES GRA-
FICAS «MATEU», DE MADRID,
Y SE TERMINO EL DIA 26
DEL MISMO MES Y AÑO